

Sygn. akt V Ca 2293/21

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 03 marca 2022 r.

Sąd Okręgowy w Warszawie V Wydział Cywilny Odwoławczy

w składzie:

Przewodnicząca:	Sędzia Aleksandra Łączyńska - Mendakiewicz
Protokolant:	sekr. sąd. Jakub Ośka

po rozpoznaniu w dniu 03 marca 2022 r. w Warszawie

na rozprawie

połączonych spraw z powództwa S. B. (I C 2477/19), K. K. (I C 2366/19), J. L. (I C 2932/19), I. K. (I C 2989/19)

przeciwko (...) spółce z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W.

o zapłatę

na skutek apelacji pozwanego

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

z dnia 17 maja 2021 r., sygn. akt I C 2477/19

I. zmienia zaskarżony wyrok w ten sposób, że nadaje mu następującą treść:

1. oddala powództwa;

2. zasądza od powodów S. B., K. K., J. L., I. K. na rzecz pozwanego (...) sp. z o.o. z siedzibą w W. kwoty po 917 zł (dziewięćset siedemnaście złotych) tytułem zwrotu kosztów procesu.

II. zasądza od powodów S. B., K. K., J. L., I. K. na rzecz pozwanego (...) sp. z o.o. z siedzibą w W. kwoty po 650 zł (sześćset pięćdziesiąt złotych) tytułem zwrotu kosztów procesu w instancji odwoławczej.

Aleksandra Łączyńska - Mendakiewicz

Sygn. akt V Ca 2293/21

UZASADNIENIE

Pozwem z dnia 14 marca 2019 roku S. B. wniósł o zasądzenie od (...) Sp. z o.o. z siedzibą w W. (obecnie (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W.) kwoty 400 Euro wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia wniesienia pozwu do dnia zapłaty oraz zwrotu kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego według

norm prawem przepisanych, tytułem zryczałtowanego odszkodowania za ponad 5-godzinne opóźnienie w podróży, która miała miejsce w dniu 29 marca 2018 roku na trasie T.G..

Nakazem zapłaty w postępowaniu upominawczym z dnia 5 kwietnia 2019 roku, sygn. akt II Nc 1550/19 Referendarz sądowy w Sądzie Rejonowym dla m.st. Warszawy w Warszawie orzekł zgodnie z żądaniem pozwu.

W sprzeciwie od nakazu zapłaty pozwany wniósł o oddalenie powództwa w całości oraz zasądzenie od powoda na rzecz pozwanej zwrotu kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa adwokackiego według norm przepisanych.

Na podstawie art. 219 k.p.c. sprawa o sygn. akt I C 2932/19 z powództwa J. L., sprawa o sygn. akt I C 2366/19 z powództwa K. N.-K. oraz sprawa o sygn. akt I C 2989/19 z powództwa I. K. zostały połączone do wspólnego rozpoznania i rozstrzygnięcia ze sprawą I C 2477/19.

Wyrokiem z dnia 17 maja 2021 r. Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie I. w sprawie wiodącej o sygnaturze I C 2477/19 zasądził od pozwanego (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością w W. na rzecz powoda S. B. kwotę 400 € (czterysta euro) z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 14 marca 2019 r. do dnia zapłaty (pkt 1.); zasądził od pozwanego (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością w W. na rzecz powoda S. B. kwotę 947 zł (dziewięćset czterdzieści siedem złotych) tytułem zwrotu kosztów procesu, w tym kwotę 900 zł tytułem kosztów zastępstwa procesowego (pkt. 2); II. w sprawie pierwotnie zarejestrowanej pod sygnaturą I C 2366/19 zasądził od pozwanego (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością w W. na rzecz powódki K. K. kwotę 400 € (czterysta euro) z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 28 marca 2019 r. do dnia zapłaty (pkt 1.) oraz zasądził od pozwanego (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością w W. na rzecz powódki K. K. kwotę 947 zł (dziewięćset czterdzieści siedem złotych) tytułem zwrotu kosztów procesu, w tym kwotę 900 zł tytułem kosztów zastępstwa procesowego (pkt 2.); III. w sprawie pierwotnie zarejestrowanej pod sygnaturą I C 2932/19 zasądził od pozwanego (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością w W. na rzecz powoda J. L. kwotę 400 € (czterysta euro) z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 28 marca 2019 r. do dnia zapłaty (pkt 1.) oraz zasądził od pozwanego (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością w W. na rzecz powoda J. L. kwotę 947 zł (dziewięćset czterdzieści siedem złotych) tytułem zwrotu kosztów procesu, w tym kwotę 900 zł tytułem kosztów zastępstwa procesowego (pkt 2.); IV. w sprawie pierwotnie zarejestrowanej pod sygnaturą I C 2989/19 zasądził od pozwanego (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością w W. na rzecz powódki I. K. kwotę 400 € (czterysta euro) z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 28 marca 2019 r. do dnia zapłaty (pkt 1.) oraz zasądził od pozwanego (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością w W. na rzecz powódki I. K. kwotę 947 zł (dziewięćset czterdzieści siedem złotych) tytułem zwrotu kosztów procesu, w tym kwotę 900 zł tytułem kosztów zastępstwa procesowego (pkt 2.).

Apelację od powyższego rozstrzygnięcia wywiodła strona pozwana zaskarżając wyrok w całości. Zarzuciła przy tym Sądowi Rejonowemu naruszenie przepisów prawa materialnego, tj. art. 5 ust. 3 Rozporządzenia (WE) nr 261/2004 ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład odwołania lub dużego opóźnienia lotów (zwanego dalej „Rozporządzeniem”) poprzez jego błędną wykładnię - pomimo prawidłowych ustaleń faktycznych dotyczących niekorzystnych warunków meteorologicznych panujących na lotnisku w H., M. A. oraz na lotnisku w G., które wpłynęły na opóźnienie lotów poprzedzających skarżony lot w ramach rotacji zaplanowanej na 29 marca 2018 r. - polegającą na:

a) uznaniu, że nadzwyczajne okoliczności pozwalające na zwolnienie przewoźnika lotniczego z obowiązku wypłaty odszkodowania za opóźnienie lotu muszą mieć miejsce w trakcie tego lotu i w konsekwencji uznaniu, że nadzwyczajne okoliczności mające miejsce w trakcie wcześniejszego bądź wcześniejszych lotów danej rotacji samolotu i powodujące opóźnienie tego lotu nie mogą zostać uznane za przyczyny opóźnienia późniejszego lotu tej samej rotacji samolotu,

a tym samym nie mogą zostać uznane za nadzwyczajne okoliczności pozwalające na zwolnienie przewoźnika z obowiązku wypłaty odszkodowania za opóźnienie tego lotu,

b) uznaniu, że przewoźnik lotniczy odpowiada za sposób organizacji swojego przedsiębiorstwa poprzez wykorzystanie systemu rotacyjnego, a zaplanowana przez niego siatka połączeń na dzień 29 marca 2021 r. jest przykładem braku podjęcia wszelkich racjonalnych środków w celu uniknięcia skutków opóźnień lotu w przypadku zaistnienia nadzwyczajnych okoliczności na locie poprzedzającym, który jest częścią rotacji,

co w konsekwencji doprowadziło do uznania przez Sąd I instancji, że bezpośrednią przyczyną opóźnienia skarżonego przez Powodów lotu była niewłaściwa organizacja rozkładu lotów przez Pozwaną, tj. sposób organizacji siatki połączeń, co nie stanowi okoliczności nadzwyczajnej w rozumieniu przepisów Rozporządzenia.

Mając na uwadze powyższy zarzuty pozwana wniosła o zmianę zaskarżonego wyroku poprzez oddalenie wszystkich powództw w całości oraz zasądzenie od każdego z powodów na rzecz pozwanej kosztów postępowania przed Sądem I instancji oraz Sądem II instancji, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

W odpowiedzi na apelację powodowie wnieśli o jej oddalenie jako bezzasadnej oraz zasądzenie od pozwanej na rzecz powodów zwrotu kosztów procesu za postępowanie przed Sądem I instancji i Sądem II instancji, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

Sąd Okręgowy zważył, co następuje:

Apelacja zasługiwała na uwzględnienie.

Z uwagi na to, że niniejsza sprawa podlega rozpoznaniu według przepisów o postępowaniu uproszczonym, stosownie do art. 505¹³ § 2 k.p.c. Sąd Okręgowy ograniczył uzasadnienie wyroku do wyjaśnienia jego podstawy prawnej z przytoczeniem przepisów prawa.

Sąd Okręgowy podziela i przyjmuje za własne ustalenia faktyczne Sądu I instancji jako prawidłowo wywiedzione ze zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego. Sąd Rejonowy dokonał prawidłowych ustaleń faktycznych co do panujących na lotnisku w H., M. A. oraz na lotnisku w G. niekorzystnych warunków meteorologicznych, które wpłynęły na opóźnienie lotów poprzedzających sporny lot w ramach rotacji zaplanowanej na dzień 29 marca 2018 r. Sąd Okręgowy nie podziela natomiast dokonanej przez Sąd I instancji oceny prawnej stanu faktycznego sprawy, co musiało doprowadzić do zmiany orzeczenia Sądu Rejonowego zapadłego w niniejszej sprawie.

Rację ma skarżący kwestionując prawidłowość zastosowania przepisów prawa materialnego tj. art. 5 ust. 3 Rozporządzenia (WE) nr 261/2004 ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład odwołania lub dużego opóźnienia lotów. Stosownie do ww. przepisu obsługujący przewoźnik lotniczy nie jest zobowiązany do wypłaty rekompensaty przewidzianej w art. 7, jeżeli może dowieść, że odwołanie (lotu) jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków. Rozporządzenie Nr 261/2004 nie definiuje pojęcia nadzwyczajnych okoliczności, choć motyw 14 preambuły wymienia pewne zdarzenia przykładowo (w sposób niewyczerpujący) jako tego rodzaju okoliczności. Należą do nich: destabilizacja polityczna, warunki meteorologiczne uniemożliwiające dany lot, zagrożenia bezpieczeństwa, nieoczekiwane wady mogące wpłynąć na bezpieczeństwo lotu, strajki mające wpływ na działalność przewoźnika.

Zgodnie zaś z utrwalonym orzecznictwem za „nadzwyczajne okoliczności” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 można uznać zdarzenia, które ze względu na swój charakter lub swoje źródło nie wpisują się, jako nieodłączny element, w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i nie pozwalają mu na skuteczne panowanie nad nimi, przy czym te dwie przesłanki muszą być spełnione kumulatywnie (wyroki: z dnia 4 kwietnia 2019 r., G., C-501/17, EU:C:2019:288, pkt 20; z dnia 12 marca 2020 r., F., C-832/18, EU:C:2020:204, pkt 38).

W tym miejscu należy wskazać na pogląd zaprezentowany w wyroku TSUE z 11 czerwca 2020 r. w sprawie C-74/19, w którym zaznaczono, 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. Po drugie, 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 wskazanej przez zainteresowanych, którzy wzięli udział w niniejszym postępowaniu, że - przynajmniej w odniesieniu do niektórych rodzajów lotów - 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. Niemniej jednak i z uwagi nie tylko na cel, o którym mowa w motywie 1 rozporządzenia nr 261/2004, polegający na zapewnieniu wysokiego poziomu ochrony pasażerów, lecz również na brzmieniu art. 5 ust. 3 tego rozporządzenia, 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 odsyłającego w świetle znanych mu okoliczności faktycznych i z uwzględnieniem w szczególności sposobu eksploatacji danego statku powietrznego.

Z kolei w wyroku TSUE z 22.4.2021 r. (A. A., C-826/19, EU:C:2021:318, pkt 53–54, 56) zaznaczono, że również w sytuacji, w której dany samolot jest opóźniony w swojej rotacji, gdyż podczas wykonywania jednego z poprzednich lotów wystąpiły niekorzystne warunki pogodowe klasyfikujące się jako okoliczności nadzwyczajne, sąd krajowy może stwierdzić zaistnienie związku przyczynowego między wystąpieniem owej okoliczności a opóźnieniem kolejnych lotów danego samolotu. Konsekwentnie, dalsze opóźnienia w rotacji również mogą zostać przez obsługujących przewoźników lotniczych usprawiedliwione zaistnieniem okoliczności nadzwyczajnych. Sąd krajowy powinien jednak w swojej ocenie uwzględnić okoliczności faktyczne, a szczególnie sposób eksploatacji danego samolotu.

W świetle powyższego orzecznictwa uznać trzeba, że do przyjęcia, iż nastąpiła nadzwyczajna okoliczność, której nie można było uniknąć, pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków, nie jest istotne to, czy dana przyczyna powodująca opóźnienie nastąpiła w jednym z poprzedzających lotów w rotacji, czy bezpośrednio w locie, który doznał opóźnienia ponad 3 godziny. Istotne jest bowiem wyłącznie to, czy w konkretnym łańcuchu przyczyn i skutków, które wystąpiły w danej sprawie, kolejne elementy składające się na sekwencje tego łańcucha miały charakter nadzwyczajny (nie można było ich uniknąć, pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków). Jeśli odpowiedź będzie pozytywna, to zdarzenia składające się na sekwencje łańcucha przyczynowo - skutkowego należy zakwalifikować jako okoliczność nadzwyczajną, zwalniającą przewoźnika z odpowiedzialności. W niniejszej sprawie taka sytuacja wystąpiła.

Bez wątpienia trudne 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. Zatem siła wyższa w postaci trudnych warunków pogodowych może być uznana za nadzwyczajne okoliczności zwalniające przewoźnika z odpowiedzialności, jeśli jej zaistnienie wykaże przewoźnik.

W rozpoznawanej sprawie, w świetle wiarygodnej opinii biegłego sądowego należało uznać, że złe warunki atmosferyczne związane z burzą piaskową uniemożliwiającą lądowanie nad lotniskiem w H., a następnie nieplanowana konserwacja samolotu z uwagi na wcześniejszą burzę piaskową oraz utrudniona obsługa naziemna z powodu niesprzyjających warunków pogodowych na lotnisku w G. to okoliczności, na które przewoźnik nie ma

wplywu. Jednocześnie, zdaniem Sądu Okręgowego, taka okoliczność nie musi wpływać wyłącznie na sam lot tj. mieć miejsce bezpośrednio na lotnisku poprzedzającym wykonanie lotu. Sąd Odwoławczy nie zgadza się z oceną Sądu Rejonowego, iż skoro nadzwyczajne okoliczności dotknęły lot z tej samej rotacji z 29 marca 2018 roku, a nie dotyczyły wprost spornego lotu, to w istocie bezpośrednią przyczyną opóźnienia była organizacja rozkładu lotów przez pozwanego, to jest wykonywanie lotów w systemie rotacyjnym. Zdaniem Sądu I instancji, pozwany powinien ponosić konsekwencje i ryzyko stosowania rotacyjnego systemu lotów. Sąd Okręgowy nie podziela takiej argumentacji. Sąd Okręgowy stoi na stanowisku, że okoliczności nadzwyczajne, zwalniające z obowiązku zapłaty odszkodowania, mogą dotyczyć nie tylko bezpośrednio opóźnionego lotu, a nie również lotów poprzednich w toku rotacji, o ile zostanie wykazany związek przyczynowo skutkowy między wystąpieniem danej okoliczności a opóźnieniem kolejnych lotów danego samolotu.

W rozpoznawanej sprawie samolot użyty do wykonania lotu numer (...) w dniu 29 marca 2018 roku zgodnie z planem miał obsłużyć 4 loty. Sporny lot był ostatni w kolejności. Loty poprzedzające odbywały się z narastającym opóźnieniem. Opóźnienie pierwszego lotu było spowodowane wystąpieniem silnej burzy piaskowej na lotnisku w H. ograniczającej widzialność do 0,4 km, co wiązało się z wstrzymaniem operacji lotniczych na tym lotnisku i awaryjnym lądowaniem samolotu na lotnisku zapasowym w M. A.. Bez wątplenia takie warunki pogodowe uniemożliwiają bezpieczny przelot i mające wpływ na terminowe wykonanie określonych lotów są zatem okolicznościami, które 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. Już tylko nadzwyczajna okoliczność w postaci burzy piaskowej na lotnisku w H. mająca wpływ na pierwszy lot oddziaływała na późniejsze loty. Dalsze opóźnienie lotu drugiego było następnie związane z koniecznością sprawdzenia samolotu w związku ze startem z lotniska w H. w trudnych warunkach po burzy piaskowej, a następnie bardzo trudnymi warunkami do wykonywania obsługi liniowej przed wylotem lotu nr (...). Doprowadziło to do opóźnienia trzeciego i spornego czwartego lotu w rotacji. Jak wynika z opinii biegłego sądowego, łączny czas opóźnień na skutek owych okoliczności wyniósł 3 godziny i 41 minut. Jednocześnie w ocenie Sądu Okręgowego, istnieje bezpośredni związek przyczynowy między wystąpieniem powyższych okoliczności mających wpływ na pierwszy i drugi lot w rotacji a opóźnieniem kolejnych lotów, w tym spornego lotu. Konsekwentnie, w celu uzyskania zwolnienia z obowiązku wypłaty odszkodowania powodom, pozwany usprawiedliwił dalsze opóźnienia w rotacji zaistnieniem nadzwyczajnej, niezależnej od przewoźnika lotniczego, przyczyny opóźnienia. Tym samym za uzasadnione 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”.

Bezspornie, ryzyko wystąpienia niekorzystnych warunków atmosferycznych powinno być wpisane w działalność przewoźnika lotniczego. Jednakże, w ocenie Sądu Okręgowego, w sytuacji opóźnienia lotów w rotacji, uwzględnienie mogących potencjalnie wystąpić opóźnień w ramach zaplanowanych lotów byłoby niewspółmierne do ryzyka ich wystąpienia. Nie sposób 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. Złe warunki atmosferyczne powodując opóźnienie części zaplanowanych lotów, wywołują efekt domina i opóźnieniom i ulegają również loty dalsze, zaplanowane na późniejsze godziny. Zaznaczyć należy, że rotacyjna organizacja lotów jest rozsądna tak z punktu widzenia ekonomiki przedsiębiorstwa, jak i konsumenta. Wymaganie od linii lotniczych aby zabezpieczyły inne samoloty na ewentualne loty celem uniknięcia lub zminimalizowania czasu opóźnienia, które oczekiwałyby na lotniskach, generowałyby wyższe koszty działalności przedsiębiorstwa, a co za tym idzie również wyższe opłaty za bilety. Dodać też należy, że trudne warunki pogodowe w postaci burzy piaskowej nad płytą lotniska w H. wstrzymały wszystkie operacje lotnicze do momentu poprawy pogody. Podkreślić trzeba, iż motyw pierwszy rozporządzenia nr 261/2004 przewiduje, iż działanie Wspólnoty w dziedzinie transportu lotniczego powinno mieć na celu, między innymi, zapewnienie wysokiego poziomu ochrony pasażerów. Ponadto powinno się w pełni zwracać uwagę na ogólne wymogi ochrony konsumentów. Zdaniem Sądu Okręgowego powyższe oznacza, iż nie należy przedkładać zachowania punktualności i terminowości lotów nad bezpieczeństwem pasażerów, a właśnie z taką sytuacją mamy do czynienia w niniejszej sprawie, bowiem nie można oczekiwać bezwzględnej punktualności lotów w sytuacji złych warunków atmosferycznych.

Z tych względów Sąd Okręgowy uznał apelację za zasadną i na podstawie art. 386 § 1 k.p.c. dokonał zmiany zaskarżonego wyroku oddalając powództwa.

Konsekwencją zmiany wyroku Sądu Rejonowego była również zmiana w zakresie rozstrzygnięcia o kosztach postępowania pierwszoinstancyjnego. O kosztach tych Sąd Okręgowy orzekł na podstawie art. 98 § 1 k.p.c. w zw. z § 2 pkt 3 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności adwokackie.

Zważywszy na wynik kontroli instancyjnej o kosztach postępowania apelacyjnego, Sąd Okręgowy orzekł na podstawie art. 98 § 1 k.p.c. w zw. z § 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. Na koszty pozwanego złożyły się opłaty od apelacji w kwocie po 200 zł oraz wynagrodzenie pełnomocnika w kwocie po 450 zł.

Aleksandra Łączyńska-Mendakiewicz