

Sygn. akt **V Ca 3393/23**

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 15 lutego 2024 r.

Sąd Okręgowy w Warszawie V Wydział Cywilny Odwoławczy w składzie:

Przewodniczący:	sędzia Joanna Dębkowska – Matwijów
Protokolant:	Urszula Kujawska

po rozpoznaniu w dniu 6 lutego 2024 r. w Warszawie na rozprawie

sprawy z powództwa (...) Spółka Akcyjna z siedzibą w W.

przeciwko (...) z siedzibą w D. (I.)

o zapłatę

na skutek apelacji powoda od wyroku Sądu Rejonowego dla Warszawy Mokotowa w Warszawie z dnia 4 sierpnia 2023 r., sygn. akt II C 749/23

1. zmienia zaskarżony wyrok w ten sposób, że:

- w punkcie pierwszym zasądza od pozwanego (...) z siedzibą w D. (I.) na rzecz powoda (...) Spółka Akcyjna z siedzibą w W. kwotę 400 (czterysta) euro wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od 14 października 2022 r. do dnia zapłaty;

- w punkcie drugim w ten sposób, że zasądza od pozwanego (...) z siedzibą w D. (I.) na rzecz powoda (...) Spółka Akcyjna z siedzibą w W. kwotę 1117 (tysiąc sto siedemnaście) złotych tytułem zwrotu kosztów postępowania wraz z odsetkami w wysokości ustawowej za opóźnienie od dnia 15 lutego 2024 roku do dnia zapłaty;

2. zasądza od pozwanego (...) z siedzibą w D. (I.) na rzecz powoda (...) Spółka Akcyjna z siedzibą w W. kwotę 450 (czterysta pięćdziesiąt) złotych tytułem zwrotu kosztów postępowania w instancji odwoławczej wraz z odsetkami w wysokości ustawowej za opóźnienie od dnia uprawomocnienia się orzeczenia w przedmiocie kosztów postępowania odwoławczego do dnia zapłaty.

sędzia Joanna Dębkowska - Matwijów

Sygn. akt V Ca 3393/23

UZASADNIENIE

Z uwagi, 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 i zważył, co następuje:

Apelacja strony powodowa podlegała uwzględnieniu w całości.

Zarzuty apelacji skutkowały zmianą zaskarżonego wyroku i rozstrzygnięciem sprawy zgodnie z żądaniem pozwu.

Dochodzone w przedmiotowej sprawie roszczenie oparte zostało na art. 7 ust 1 lit. b 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. Zgodnie z art. 5 ust przywołanego rozporządzenia w przypadku odwołania lotu, pasażerowie, których to odwołanie dotyczy, mają prawo do odszkodowania od obsługującego przewoźnika lotniczego, zgodnie z przywołanym wyżej art. 7 Rozporządzenia, który określa wysokość zryczałtowanego odszkodowania.

Jednocześnie, art. 5 ust. 3 Rozporządzenia stanowi, że opóźnienie (odwołanie) lotu 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).

Przewoźnik lotniczy jest zatem 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 było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków.

W tym miejscu należy zwrócić uwagę na treść motywu (15) rozporządzenia WE nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady, zgodnie z którym 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.

Zgodnie 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., (...), C-501/17, EU:C:2019:288, pkt 20; z dnia 12 marca 2020 r., (...) C-832/18, EU:C:2020:204, pkt 38).

Co istotne, dla przyjęcia, iż nastąpiła nadzwyczajna okoliczność, której nie można było uniknąć, pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków, nie jest ważne, 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 poprzednik prawny strony powodowej miał w dniu 8 września 2022 r. odbyć podróż lotem nr (...) na trasie D. - K. o godz.9:35 UTC. Lot faktycznie rozpoczął się o godz. 13:20 UTC. Z uwagi na opóźnienie przylotu o 3 godziny i 42 miał on – co do zasady - prawo domagać się stosownej rekompensaty. Dlatego też kluczowe znaczenie dla rozstrzygnięcia, czy rekompensata przysługuje, miało niewątpliwie ustalenie, z jakiej przyczyny doszło do opóźnienia lotu, oraz czy opóźnienie przedmiotowego lotu nastąpiło z uwagi na wystąpienie nadzwyczajnych okoliczności, czego Sąd pierwszej instancji - w ocenie Sądu Odwoławczego - wnikliwie nie przeanalizował.

Sąd Okręgowy podziela trafną konstatację Sądu Rejonowego, że bezpośrednią przyczyną opóźnienia lotu powoda było zbyt późne przybycie poprzedniej rotacji oraz utracenie dalszego połączenia. Okolicznością bezsporną było to, że opóźnienie przedmiotowego lotu nastąpiło z uwagi na opóźnienie lotu rotacyjnego, tj. lotu poprzedzającego lot powoda - tj. (...) (D. – L. G.) o planowanym przylocie o godz. 6:50 UTC.

Z uwagi na opóźnienie startu (...) (o 2 godziny 58 minut), a w konsekwencji kolejnego lotu (...) L. G. – D., pozwana przystąpiła do realizacji lotu powoda, z tym że na skutek restrykcji slotowych doszło do dalszego opóźnienia lotu (bezsporne).

Jednocześnie z raportów przedstawionych przez pozwaną wraz z odpowiedzią na pozew wynikają kody, jak i czasy opóźnienia wskazanych lotów. Powołane kody stanowią oficjalne ustandaryzowane kody opóźnień przyjęte w celu oznaczania różnych przyczyn opóźnień lotów przez wszystkie podmioty uczestniczące w transporcie lotniczym.

Sąd Okręgowy, wbrew stanowisku Sądu Rejonowego, uznał, iż pozwany w żadnej mierze nie udowodnił, iż czas opóźnienia lotu powoda był wynikiem nadzwyczajnych okoliczności, za które on odpowiedzialności nie ponosi. Zarządzanie przepływem ruchu lotniczego i wynikającego z tego restrykcje slotowe same w sobie nie stanowią w ocenie Sądu Odwoławczego okoliczności nadzwyczajnych i nie usprawiedliwiają przewoźnika.

W tym miejscu warto przypomnieć, że tzw. sloty to są przedziały czasu nadawane indywidualnie statkom powietrznym, w których mogą wystartować lub wylądować. Są one nadawane przy planowaniu przez przewoźnika godzin lotów i są mu znane wcześniej. Z ogólnie dostępnych informacji wynika również, że przedział czasowy dla slotu wynosi 15 minut, z czego rzeczywisty czas startu może się różnić w przedziale -5 min do +10 min od godziny wyszczególnionej w informacji przekazanej załodze. W przypadku, gdy niemożliwe jest wykonanie startu/ładowania w danym przedziale załoga samolotu zwraca się do służb ruchu lotniczego w celu opóźnienia aktualnego lub (jeśli nie jest to możliwe) przydzielenie nowego slotu. Jednocześnie załoga samolotu powinna się liczyć z tym, że nowy slot może zostać przydzielony nawet kilka godzin później niż ten, który został przydzielony uprzednio.

Jednocześnie pozwany wskazując na zaistniałe opóźnienie powołuje się na nadzwyczajne okoliczności wywołane warunkami pogodowymi, których jednak w toku postępowania nie wykazał, tym bardziej nie uzasadnił dlaczego zaistniałe warunki pogodowe miałyby stanowić nadzwyczajne okoliczności uniemożliwiające wykonanie lotu. Brak jest w aktach sprawy oficjalnego dokumentu, z którego wynikałaby jakakolwiek decyzja zewnętrzna kierownictwa lotów wpływająca na opóźnienie skarżonego lotu. Samo powołanie się na decyzje służby ATC winno zostać poparte dokumentem potwierdzającym restrykcje przepustowości powietrznej, co w ocenie Sądu odwoławczego stanowiłoby potwierdzenie niezależnego, zewnętrznego źródła o zaistniałych okolicznościach. Przedstawienie wyłącznie raportu (...) stanowiącego wewnętrzny dokument pozwanego, sporządzony na potrzeby niniejszego postępowania, nie może stanowić o dopełnieniu zasady wynikającej z art. 6 k.c. w tym zakresie.

Co prawda co do zasady restrykcje wprowadzone przez służby zarządzające ruchem lotniczym mogą stanowić okoliczność egzoneracyjną w rozumieniu art. 5 ust 3 Rozporządzenia w zw. z pkt 15 preambuły zwalniającej przewoźnika z odpowiedzialności za wypłatę zryczałtowanego odszkodowania, nie mniej jednak w niniejszej sprawie odpowiedzialność za restrykcje slotowe (zmianę slotu) ponosi jedynie przewoźnik, albowiem jak wynika ze zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego godziny lotów poszczególnych rejsów rotacyjnych zostały ustalone przez niego, a informacje o rzekomych ograniczeniach przepustowości slotów posiadał już od godziny 03:31 UTC (k. 28 verte). Zatem już o tym czasie przewoźnik mógł podjąć czynności zapobiegawcze wiedząc, iż loty w tym dniu nie będą mogły być wykonane zgodnie z rozkładem. Niewątpliwie możliwym do zrealizowania było skierowanie dodatkowego samolotu do wykonania spornego rejsu, mając na uwadze, iż pozwany ma swoją siedzibę w D..

Reasumując należy wskazać, iż pozwany nie wykazał, aby brak skorzystania z pierwotnie udzielonego mu slotu nie był przez niego zawiniony, a przedstawione przez pozwanego twierdzenia były niewystarczające do uznania, że miały miejsce nadzwyczajne okoliczności, bowiem nie zostały poparte żadnymi miarodajnymi dowodami. Pozwany nie

wykazał w szczególności, że start/ładowanie jego samolotów poza rozkładem lotów było spowodowane nadzwyczajną okolicznością.

Ciężar udowodnienia przesłanek zwalniających stronę pozwaną z odpowiedzialności odszkodowawczej spoczywała na przewoźniku lotniczym. Wskazać bowiem należy, iż dla uzyskania zwolnienia z obowiązku wypłaty odszkodowania przewoźnik, zgodnie z treścią Rozporządzenia oraz pkt. 5 ust. 1 Wytycznych interpretacyjnych dotyczących rozporządzenia (WE) nr 261/2004 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 214/041 - stanowiącego oficjalny dokument przejęty przez Komisję Europejską, musi wykazać:

a) istnienie nadzwyczajnych okoliczności i związek między zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, a opóźnieniem/odwołaniem oraz

b) fakt, że takiego opóźnienia/odwołania nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków.

Podkreślenia wymaga, iż strona pozwana nie udowodniła wystąpienia na trasie przedmiotowego lotu okoliczności nadzwyczajnej, związku między okolicznością nadzwyczajną i opóźnieniem oraz podjęcia wszelkich racjonalnych środków w celu uniknięcia opóźnienia lotu. Pozwany nie poparł swoich twierdzeń żadnymi dowodami.

W realiach zatem sprawy, Sąd Okręgowy - mając na uwadze całokształt ustaleń faktycznych - uznał, iż Sąd pierwszej instancji błędnie odczytał stanowisko pozwanej co do powołanych okoliczności egzoneracyjnych. Lot został bowiem opóźniony nie bezpośrednio z powodu niekorzystnych warunków niepozwalających na jego start o zaplanowanym czasie, lecz z powodu złej organizacji lotów poprzez nieodpowiednią rotację połączeń – na które to ustalenia pozwany niewątpliwie ma wpływ.

Sąd Odwoławczy, odmiennie do Sądu pierwszej instancji, uznał, iż pozwana nie wykazała, że zaistniałego opóźnienia nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków. Zdaniem Sądu Okręgowego można zarzucić przewoźnikowi, iż mimo wiedzy o restrykcjach slotowych wprowadzonych o 3:31 UTC nie podjął żadnych czynności zabezpieczających w celu minimalizacji negatywnych skutków opóźnienia i terminowego odbycia kolejnych lotów danego dnia, czego skutkiem było opóźnienie lotu pierwotnego wierzyciela. Oczywiście jest, iż konsument nie może ponosić odpowiedzialności za niepodjęcie przez pozwanego dostosowanych do sytuacji środków przy użyciu zasobów ludzkich, materiałowych oraz finansowych jakimi dysponował.

W tym stanie rzeczy Sąd Okręgowy uznał apelację powoda za zasadną i zmienił zaskarżony wyrok na podstawie art. 386 § 1 k.p.c.

O kosztach postępowania zarówno przed Sądem I instancji, jak i Sądem odwoławczym Sąd orzekł na podstawie art. 98 § 1 i 3 k.p.c. w zw. z treścią rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności adwokackie (z § 2 pkt 3 w zw. § 10 ust. 1 pkt 1).

Joanna Dębowska – Matwijów