

Sygn. akt *XXVII Ca 701/17*

## WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 29 czerwca 2017 r.

Sąd Okręgowy w Warszawie XXVII Wydział Cywilny-Odwoławczy w składzie:

<b>Sędziowie:</b>	<b>SO Ewa Cylc (spr.)</b>
Protokolant:	st. sekr. sąd. Anna Arczewska

po rozpoznaniu w dniu 29 czerwca 2017r. w Warszawie

na rozprawie

sprawy z powództwa **K. C., M. C. i J. C.**

przeciwko (...) **Sp. z o.o. w W.**

**o zapłatę**

na skutek apelacji pozwanego

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

z dnia 25 października 2016 r., sygn. akt II C 1216/16

1. **oddala apelacje;**

2. **zasądza od (...) Sp. z o.o. w W. na rzecz K. C., M. C. i J. C. kwoty po 450 zł (czteryście pięćdziesiąt złotych) tytułem zwrotu kosztów zastępstwa procesowego w instancji odwoławczej.**

**Sygn. akt XXVII Ca 701/17**

## UZASADNIENIE

Z uwagi, że niniejsza sprawa podlega rozpoznaniu według przepisów o postępowaniu uproszczonym stosownie do art. 505<sup>13</sup> § 2 k.p.c. ograniczono uzasadnienie wyroku do wyjaśnienia jego podstawy prawnej z przytoczeniem przepisów prawa.

**Sąd Okręgowy zważył co następuje:**

Apelacja nie zasługuje na uwzględnienie.

Sąd Okręgowy podziela dokonane przez Sąd Rejonowy ustalenia faktyczne, natomiast ocena prawna zawarta w zważaniach prawnych uzasadnienia wyroku nie jest trafna.

W kontekście zarzutów pozwanego, Sąd Okręgowy zważył, że wykładnia art. 5 ust. 3 i pkt 14 Preambuły do Rozporządzenia 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 prowadzi do wniosku, że aby można było mówić o wyłączeniu odpowiedzialności przewoźnika za odwołany lot, musi nastąpić zdarzenie spełniające trzy przesłanki: 1) nadzwyczajna okoliczność; 2) okoliczność, której nie można było przewidzieć i uniknąć; 3) okoliczność ta nastąpiłaby pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków, przy czym ciężar dowodu zaistnienia tych przesłanek spoczywał na przewoźniku.

Wypada też zauważyć, że w/w rozporządzenie definiuje „nadzwyczajne okoliczności” w pkt. 15 preambuły rozporządzenia stwierdzając, 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”. Tak więc definicja ta nie zawierała elementu działania siły zewnętrznej, wyższej, niezależnej od działania przewoźnika, a powodującej np. awarię samolotu, natomiast kwalifikacja okoliczności jako nadzwyczajnej wymagała podjęcia wszelkich środków zaradzenia sytuacji, które jednak miały okazać się nieskuteczne.

W okolicznościach niniejszej sprawy Sąd Rejonowy również nie naruszył art. 233 § 1 k.p.c. przyjmując, że pozwany nie wykazał, iż zaszły nadzwyczajne okoliczności egzoneracyjne w rozumieniu rozporządzenia.

Spór oscyłował wokół przyczyny jego opóźnienia, tj. czy była nim – jak wskazywał pozwany warunki atmosferyczne, czy – jak podkreślali powodowie – usterka samolotu o znakach (...) przewidzianego do odbycia tego lotu polegająca na uszkodzeniu radaru pogodowego.

Zgodnie z ww. przepisem „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.”

Ponadto pomimo, iż ustawodawca wspólnotowy wymienił w wykazie szczególnych okoliczności "nieoczekiwane wady mogące wpłynąć na bezpieczeństwo lotu", a problem techniczny statku powietrznego można zaliczyć do takich wad, to 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 wpisywałyby się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i nie pozwalały na skuteczne nad nim panowanie ze względu na jego charakter lub źródło. Problemy techniczne są następstwem nadzwyczajnych okoliczności, jeżeli ich źródło stanowią zdarzenia, które nie wpisują się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i nie pozwalają mu na skuteczne nad nimi panowanie. Taka sytuacja miałaby miejsce na przykład w przypadku ujawnienia przez konstruktora maszyn stanowiących flotę danego przewoźnika powietrznego lub przez właściwy organ, że maszyny te, będące już w użyciu, zawierają ukrytą wadę produkcyjną zagrażającą bezpieczeństwu lotów. Podobnie byłoby w odniesieniu do uszkodzeń statków powietrznych w wyniku aktów terroryzmu lub sabotażu. Do sądu krajowego należy zatem sprawdzenie, czy problemy techniczne, na które powołuje się przewoźnik lotniczy będący stroną postępowania przed sądem krajowym, są następstwem zdarzeń, które nie wpisują się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i nie pozwalają mu na skuteczne nad nimi panowanie.

Przekładając powyższe regulacje na grunt niniejszej sprawy nie sposób było uznać, aby zaistniała którakolwiek z okoliczności egzoneracyjnych, wyłączająca odpowiedzialność odszkodowawczą apelującej. Pozwany nie wykazał bowiem, aby opóźnienie lotu było spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków. Sad Okręgowy podziela bowiem w tej mierze stanowisko pierwotną i zasadniczą przyczyną opóźnienia lotu była usterka samolotu o znakach (...) przewidzianego do odbycia tego lotu polegająca na uszkodzeniu radaru pogodowego. Jak wynika bowiem ze zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego – pomimo zaistnienia w/w usterki załoga otrzymała zgodę na dopuszczenie samolotu do odbycia lotu zgodnie z zatwierdzoną procedurą MEL. Pozwana sama przyznała, że dopuszczenie do lotu zatwierdzone procedurą MEL pozwalało na operowanie samolotem z niesprawnym radarem pod warunkiem, że trasie lotu nie wystąpią

potencjalne niebezpieczne zjawiska pogodowe, które mogłyby być wykryte przez radar pogodowy. Takie warunki jednak wystąpiły i o ile zmusiły one do zmiany trasy przelotu, tak aby omijała przewidywane chmury burzowe, a następnie do podjęcia decyzji o nieplanowanym lądowaniu na lotnisku w R. w związku z pogorszeniem się warunków pogodowych na południu W., to jednak zasadniczą przyczyną tego międzylądowania była niesprawność pokładowego radaru pogodowego. W przeciwnym bowiem razie, gdyby radar pogodowy był sprawny kapitan samolotu nie musiałby podejmować decyzji o zmianie trasy przelotu, tak aby omijała przewidywane chmury burzowe. Jednakże podkreślenia wymaga fakt, iż gdyby w samolocie nie wystąpiła wspomniana usterka, nie byłoby powodu do zmiany trasy lotu oraz podjęcia decyzji o nieplanowanym lądowaniu. W związku z tym Sąd Okręgowy uznał, że to nie warunki meteorologiczne stanowiły przyczynę opóźnienia lotu, lecz usterka techniczna, która nie stanowi nadzwyczajnej okoliczności w rozumieniu Rozporządzenia 261/2004.

Nie ulega bowiem wątpliwości, że okoliczność tą można było przewidzieć wcześniej i jej zapobiec, gdyż usterka techniczna samolotu, która wynika z jego normalnej eksploatacji nie jest nadzwyczajną okolicznością.

Mając na uwadze powyższe, Sąd Okręgowy na podstawie art. 385 k.p.c. orzekł jak w sentencji.

O kosztach postępowania apelacyjnego rozstrzygnięto na podstawie art. 98 § 1 i 3 k.p.c. zgodnie z zasadą odpowiedzialności za wynik postępowania.