

Sygn. akt XXVII Ca 2268/17

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 20 września 2018 r.

Sąd Okręgowy w Warszawie XXVII Wydział Cywilny Odwoławczy w składzie:

Przewodniczący:	SSO Jan Bołonkowski (spr.)
Protokolant:	sekr. sądowy Edyta Krzepicka

po rozpoznaniu w dniu 20 września 2018r. w Warszawie

na rozprawie

sprawy z powództwa (...) **Spółki Akcyjnej z siedzibą w W.**

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

o zapłatę

na skutek apelacji powoda

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

z dnia 8 maja 2017 r., sygn. akt II C 2110/16

1. oddala apelację;

2. zasądza od (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. na rzecz (...) Sp. z o.o. z siedzibą w W. kwotę 1800 (jeden tysiąc osiemset) złotych tytułem zwrotu kosztów zastępstwa procesowego w instancji odwoławczej.

Sygn. akt XXVII Ca 2268/17

UZASADNIENIE

Z uwagi na to, że niniejsza sprawa podlega rozpoznaniu według przepisów

o postępowaniu uproszczonym, stosownie do art. 505¹³ § 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 ustalenia faktyczne Sądu Rejonowego i przyjmuje je za własne. Akceptuje również wnioski wywiedzione z tych ustaleń i ocenę prawną przedstawioną przez Sąd I instancji w uzasadnieniu zaskarżonego wyroku

Sąd Rejonowy nie dopuścił się zarzucanych uchybień, a w szczególności nie naruszył art. 233 § 1 k.p.c. Kwestionowany przez skarżącego wyrok – oparty na właściwej analizie materiału dowodowego zebranego w sprawie, poddanej następnie trafnej ocenie prawnej – nie może być skutecznie wzruszony na skutek złożonej apelacji.

Niezrozumiały jest podniesiony przez skarżącego zarzut naruszenia przepisu art. 6 k.c. w związku z art. 233 § 1 k.p.c. Art. 6 k.c. określa, na czyje ryzyko idzie nieudowodnienie określonego faktu. Przepis ten zawiera więc normę decyzyjną, pozwalającą ocenić wyniki przeprowadzonego postępowania dowodowego. Naruszenie tego przepisu mogłoby polegać na wadliwej ocenie rozkładu ciężaru dowodu w procesie i obciążeniu konsekwencjami niewykazania pewnych faktów nie tej strony, która powinna je wykazać. Jednakże skarżący takiego zarzutu nie sformułował, a Sąd Rejonowy właściwie ocenił wywiązanie się przez strony z obowiązku wynikającego z powołanego wyżej przepisu, wywodząc trafne wnioski w oparciu o zebrany materiał dowodowy.

Pozwany wykazał, że jest zwolniony z obowiązku wypłaty odszkodowania, gdyż opóźnienie lotu było spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków.

Zgodnie z art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu 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, 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. Przepis art. 7 rozporządzenia stosuje się przy tym również w przypadku, gdy pasażerowie lotów opóźnionych ponoszą stratę czasu wynoszącą co najmniej trzy godziny, polegającą na przybyciu do ich miejsca docelowego co najmniej trzy godziny po pierwotnie przewidzianej przez przewoźnika lotniczego godzinie przylotu, co wynika z wykładni art. 7 powołanego rozporządzenia dokonanej przez Trybunał Sprawiedliwości UE w wyroku z dnia 19 listopada 2009 r., C-402/07 i C-432/07.

Pozwany udowodnił, że na pierwszym odcinku rotacji samolotu wystąpiły niekorzystne warunki meteorologiczne uniemożliwiające lądowanie w G.. Samolot musiał zawrócić do W. i po kilku godzinach rozpocząć ponownie lot do G.. W oczywisty sposób niekorzystne warunki na pierwszym odcinku wpływały na kolejne odcinki rotacji, czemu przewoźnik nie był w stanie zapobiec. Przedmiotowy lot odbywał się w rotacji ciągłej, która jest standardowym cyklem eksploatacji statków powietrznych w zakresie działalności gospodarczej, jakim jest przewóz lotniczy. Wobec powyższego, opóźnienie na którymkolwiek poprzedzającym odcinku rotacji miało bezpośredni wpływ na punktualność wykonywania kolejnych lotów.

W ocenie Sądu Okręgowego, „nadzwyczajne okoliczności” opóźniły nie tylko lot bezpośrednio następujący, lecz również całą zaplanowaną w danym dniu rotację lotów, a przewoźnik nie dysponował racjonalnymi środkami, aby uniknąć negatywnego wpływu warunków meteorologicznych na następującą sekwencję lotów.

Trybunał Sprawiedliwości w wyroku z dnia 12 maja 2011 r. w sprawie C-294/10 uznał, że art. 5 ust. 3 rozporządzenia powinien być interpretowany w ten sposób, że 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 rzeczonny 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.

Ocena racjonalności działań podjętych przez przewoźnika musi mieć charakter indywidualny, uwzględniający zarówno możliwości przewoźnika, jak i specyfikę obszaru aktywności gospodarczej, w której działa.

Należy mieć na uwadze, że pozwany jest przewoźnikiem czarterowym. Nieregularne loty czarterowe są wykonywane na trasach i w terminach dostosowanych do potrzeb podróżnych i zleconych przez biura podróży.

Nie można oczekiwać od przewoźnika czarterowego, aby w danym dniu planował na danym samolocie tylko jeden rejs w celu uniknięcia ewentualnych negatywnych następstw opóźnień „następczych”. Oznaczałoby to konieczność zwiększenia cen czarteru kilkakrotnie, co spowodowałoby obniżenie popytu na usługi czarterowe przewoźnika do poziomu zerowego lub bliskiego zero. Nie można wymagać poświęceń niemożliwych z biznesowego punktu widzenia oraz wdrażania rozwiązań prowadzących do nieopłacalności działalności gospodarczej, z założenia nastawionej na osiągnięcie zysku.

Ponadto ocena racjonalnego charakteru środków podjętych przez przewoźnika w trakcie rotacji powinna również uwzględniać wtórne ryzyka powstałe w toku, w zakresie, w jakim składające się na nie elementy są przewidywalne i obliczalne. W niniejszej sprawie wymiar opóźnienia przedmiotowego lotu jest efektem zbiegu poszczególnych wtórnych komplikacji związanych z okolicznością, że dany lot nie mógł już zostać wykonany prawidłowo, w przewidzianym czasie, takich jak trudności dotyczące ponownego przydziału korytarzy powietrznych lub warunki dostępności lotniska lądowania. Środek zaradczy w postaci kolejnego samolotu, uziemionego dla celów stworzenia rezerwy materiałowej, byłby oderwany od realiów ekonomicznych oraz nakładający na przewoźnika czarterowego obowiązki nie odpowiadające zasadzie proporcjonalności. Wynajęcie samolotu od innego przewoźnika krajowego wymagałoby, aby miał on dostępny w tym czasie sprawny samolot z całą załogą, co w sezonie wydaje się mało prawdopodobne. Należy także zauważyć, że w czasie trwania złych warunków meteorologicznych na lotnisku w G. nie mógł wylądować żaden samolot, a zatem nie było możliwości podstawienia innej maszyny, która by obsłużyła lot z G. do F. i następnie z F. do W.. Przewoźnik nie może dowolnie zmieniać kolejności wykonywanych przez siebie połączeń, tras oraz godzin wykonywanych operacji lotniczych bez szczegółowych uzgodnień z lotniskami, kontrolą ruchu lotniczego, jak i z organizatorami turystyki zlecającymi loty czarterowe.

W ocenie Sądu Okręgowego, nie sposób uznać, że pozwany przewoźnik czarterowy nie zrealizował wymaganych od niego działań w zakresie zapewnienia właściwego planowania rotacji samolotu. W ramach rotacji zaplanowano wystarczające i racjonalne w szczycie sezonu oraz stosowne do wykonywanej działalności przewoźnika postoje pomiędzy poszczególnymi odcinkami rotacji (czyli rezerwę czasową) w celu przeprowadzenia niezbędnych operacji od chwili lądowania do kolejnego startu.

Z powyższych względów Sąd Okręgowy oddalił apelację jako bezzasadną na podstawie art. 385 k.p.c. Na podstawie art. 98 i art. 108 § 1 w zw. z art. 391 § 1 k.p.c. powoda jako stronę przegrywającą obciążono obowiązkiem zwrotu przeciwnikowi kosztów postępowania apelacyjnego w postaci wynagrodzenia pełnomocnika pozwanego w wysokości ustalonej zgodnie z § 2 pkt 5 w zw. z § 10 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych (Dz. U. z 2018 r. poz. 265).