

Sygn. akt XXVII Ca 287/19

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 31 lipca 2019 roku

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

Przewodniczący: **Sędzia (del.) Miłosz Konieczny**

Protokolant: Monika Alberska

po rozpoznaniu w dniu 31 lipca 2019 roku w Warszawie

na rozprawie

sprawy z powództwa **P. C.**

przeciwko (...) **Spółce Akcyjnej w W.**

o zapłatę

na skutek apelacji powoda

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

z dnia 16 maja 2018 roku, sygn. akt II C 3202/17

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

„I. zasądza od (...) Spółki Akcyjnej w W. na rzecz P. C. kwotę 250 (dwieście pięćdziesiąt) euro wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia 05 sierpnia 2017 roku do dnia zapłaty;

II. oddala powództwo w pozostałym zakresie;

III. zasądza od (...) Spółki Akcyjnej w W. na rzecz P. C. kwotę 317 (trzysta siedemnaście) złotych tytułem zwrotu kosztów procesu;

IV. nakazuje pobrać od (...) Spółki Akcyjnej w W. na rzecz Skarbu Państwa – Prezesa Sądu Rejonowego dla m.st. Warszawy w Warszawie kwotę 344,40 (trzysta czterdzieści cztery złote czterdzieści groszy) złotych tytułem kosztów sądowych tymczasowo pokrytych z sum budżetowych Skarbu Państwa.”;

2. oddala apelację w pozostałym zakresie;

3. zasądza od (...) Spółki Akcyjnej w W. na rzecz P. C. kwotę 165 (sto sześćdziesiąt pięć) złotych tytułem zwrotu kosztów procesu w instancji odwoławczej.

Sygn. akt XXVII Ca 287/19

UZASADNIENIE

wyroku z dnia 31 lipca 2019 roku

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.

Sąd Okręgowy zważył, co następuje:

Apelacja powoda zasługuje na uwzględnienie niemal w całości.

Dla rozstrzygnięcia niniejszej sprawy kluczowa była ocena, czy w sprawie miały miejsce „nadzwyczajne okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków”, a które w świetle art. 5 ust. 3 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, zwalniały przewoźnika od wypłaty rekompensaty w przypadku odwołania lotu.

Analizując tę kwestię, należy wyjaśnić, że zgodnie z art. 5 ust. 3 Rozporządzenia (WE) nr 261/2004: „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”. Z motywu 14 powołanego rozporządzenia wynika, że 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.

Trybunał Sprawiedliwości UE dokonując w wyroku z dnia 22 grudnia 2008 r., C-549/07 wykładni powołanego przepisu stwierdził m.in., że: „Artykuł 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 (...) należy interpretować w ten sposób, że problem techniczny, który wystąpił w statku powietrznym, skutkujący odwołaniem lotu, nie jest objęty pojęciem „nadzwyczajne okoliczności” w rozumieniu tego przepisu, chyba że problem ten jest następstwem zdarzeń, które - ze względu na swój charakter lub źródło - nie wpisują się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i nie pozwalają mu na skuteczne nad nimi panowanie.”

Powyższe znalazło potwierdzenie w postanowieniu Trybunału Sprawiedliwości z dnia 14 listopada 2014 r., C-394/14: „Artykuł 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 (...) należy interpretować w ten sposób, że wydarzenie takie jak będące przedmiotem postępowania głównego, to jest uderzenie w samolot lotniskowego pojazdu ze schodami do samolotu, nie może zostać zakwalifikowane jako „nadzwyczajna okoliczność” zwalniająca przewoźnika lotniczego z obowiązku wypłaty na rzecz pasażerów odszkodowania z tytułu dużego opóźnienia lotu obsługiwanego przez ten samolot.”

Trybunał wskazał ponadto, że: „Jeśli chodzi o problem techniczny, którego źródłem było uderzenie w samolot lotniskowego pojazdu ze schodami do samolotu, należy zauważyć, że tego typu schody lub kładki zamontowane na pojazdach są nieodłącznie wpisane w kontekst transportu pasażerów drogą lotniczą, gdyż pozwalają pasażerom wsiadać do samolotu i z niego wysiadać, w związku z czym przewoźnicy lotniczy regularnie spotykają się z sytuacjami będącymi wynikiem używania takich schodów. Wobec powyższego kolizję samolotu i takiego pojazdu ze schodami do samolotu należy uznać za zdarzenie, które wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności przewoźnika lotniczego. Nic ponadto nie wskazuje, że uszkodzenie samolotu, który miał wykonać sporny lot, zostało spowodowane przez akt zewnętrzny wobec normalnych usług świadczonych przez lotnisko, taki jak akt terroryzmu lub sabotażu (...)”.

Podobne stanowisko można także spotkać w orzeczeniach Naczelnego Sądu Administracyjnego, w których problemy techniczne jak pęknięcie opony i uszkodzenie felgi jednego z kół podwozia samolotu podczas lądowania z poprzedniego rejsu, uszkodzenie pompy silnikowej samolotu, niesprawność modułu sterującego pracą jednego z silników, czy też

opóźnienia na skutek złych warunków atmosferycznych, choroby kapitana lotu lub obecność dzikich stad zwierząt nie zostały zakwalifikowane jako nadzwyczajne okoliczności z art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 (por. wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego: z dnia 02 grudnia 2011 r., sygn. akt I OSK 2043/10, z dnia 06 marca 2012 r., sygn. akt I OSK 555/11, z dnia 27 marca 2014 r., sygn. akt I OSK 1971/12, z dnia 24 kwietnia 2015 r., sygn. akt I OSK 1936/13, z dnia 15 lipca 2016 r., sygn. akt I OSK 2509/14, z dnia 02 sierpnia 2016 r., sygn. akt I OSK 2497/14 i I OSK 2714/15 oraz z dnia 30 grudnia 2016 r., sygn. akt I OSK 2221/15).

Przekładając powyższe na stan faktyczny niniejszej sprawy wskazać trzeba, iż przyczyną odwołania lotu powoda miało być uszkodzenie ogona samolotu podczas rejsu wykonywanego w systemie rotacyjnym w tym samym dniu (05.10.2016 r.), zaś przedmiotowa usterka techniczna miała wpływ na bezpieczeństwo i zrodziła konieczność dokonania przeglądu i naprawy maszyny. Jednocześnie jednak wskazać należy, iż do tzw. „twardego lądowania” doszło o godz. 16:02, zaś rejs skarżącego na tej samej trasie W. – G. miał mieć miejsce o godz. 19:40 (k. 5, 6; godz. przylotu 20:35), a nie – jak błędnie podał pozwany o godz. 17:40 (k. 19), przy czym ekspertyza Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej nie potwierdziła, że w momencie „feralnego” lądowania miały panować nader niekorzystne warunki meteorologiczne (k. 50, 63).

Zdaniem Sądu Okręgowego, nie można się zgodzić, że przewoźnik wykazał, iż zaistniała w omawianym stanie faktycznym usterka była wynikiem okoliczności, które nie wpisują się w ramy normalnego wykonywania przez niego działalności lotniczej i które nie pozwoliły mu na skuteczne nad nimi panowanie. Występowanie usterek technicznych w statkach powietrznych eksploatowanych przez przewoźników lotniczych stanowi okoliczność możliwą do przewidzenia w ramach prowadzonej przez nich działalności, jeżeli nie zostało wykazane, aby usterka ta była wynikiem zdarzeń lub okoliczności nie pozostających w sferze związanej z tą działalnością. Samo więc wystąpienie usterki technicznej nie zwalnia przewoźnika lotniczego od odpowiedzialności, skoro nie zostało wykazane, aby jej wystąpienie było wynikiem okoliczności pozostających poza jego panowaniem w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia przedstawionym przez Trybunał Sprawiedliwości w powołanym wyżej wyroku z dnia 22 grudnia 2008 r., C-549/07. Do sfery panowania przez przewoźnika lotniczego nad zaistniałymi okolicznościami należy bowiem nie tylko eksploatacja statku powietrznego i dokonywanie jego przeglądów technicznych, ale także ponoszenie ryzyka gospodarczego w ramach prowadzonej działalności za wystąpienie usterek technicznych, gdy powstają one w związku z eksploatacją statku powietrznego w ramach prowadzonej działalności lotniczej.

To na pozwanym spoczywa obowiązek dochowania należytej staranności w organizacji sieci przewozów lotniczych w sytuacji, w której (jak w niniejszej sprawie) jeden samolot musi obsłużyć szereg połączeń. Podnoszona przez przewoźnika okoliczność braku posiadania samolotu zapasowego z racji planowego przeglądu nie może stanowić przesłanki wyłączającej odpowiedzialność, gdyż pozwany na czas przeglądu powinien był zapewnić inny samolot zapasowy. Niezależnie nawet od oceny charakteru zdarzenia, do którego doszło w dniu 05 października 2016 r., z racji okoliczności takich jak korzystanie z największego portu lotniczego w P., stosunkowo nieduża odległość pomiędzy G. i W. i ponad 3,5 godzinna odległość czasowa pomiędzy uszkodzeniem samolotu w G. i godziną lotu powoda z W., zakłócenie wywołane awarią jednego z samolotów latającego w systemie rotacyjnym i jego wpływ na pozostałe loty wpisuje się w ramy normalnego funkcjonowania przewoźnika lotniczego.

Mając na uwadze, że usterka samolotu miała miejsce podczas rejsu odbywającego się przeszło 3,5 godziny wcześniej, nie można jej uznać za bezpośrednią przyczynę odwołania lotu skarżącego, zaś jest nią (jak widać) nienależycie działający system rotacyjnego odbywania lotów, jakim posługiwał się pozwany. Skoro przewoźnik zdecydował się na taką organizację, iż samolot przewożący pasażerów do danego miejsca, następnie wracając zabiera kolejnych pasażerów, musiał zakładać, że kłopoty jednego z odbywających się rotacyjnie lotów będą miały swoje automatyczne przełożenie na kolejne. Takie zdarzenie pozostaje w ramach normalnego funkcjonowania przewoźnika, który jako profesjonalista winien zabezpieczyć się przed tego typu sytuacjami, wprowadzając odpowiednie rozwiązania (poprzez np. posiadanie w dyspozycji rezerwowych / zastępczych maszyn), jeśli zaś tego nie uczynił, winien ponosić odpowiedzialność względem pasażerów. Przyczyny opóźnienia, czy w ogóle odwołania rejsu w tego typu sytuacjach trzeba upatrywać w sposobie organizacji i funkcjonowaniu samego przewoźnika, a nie w samej awarii samolotu.

Jednocześnie, w świetle zgromadzonego materiału dowodowego, pamiętając zwłaszcza o tej przeszło 3,5 godzinnej odległości czasowej pomiędzy uszkodzeniem samolotu w G. i godziną lotu powoda z W., nie można uznać, że pozwany wykazał, iż podjął wszelkie racjonalne środki celem zapobieżenia odwołania lotu, ciężar czego, zgodnie z art. 5 ust. 3 w/w rozporządzenia oraz art. 6 k.c. spoczywał właśnie na nim.

W końcu, usterka w postaci uszkodzenia ogona samolotu przy lądowaniu wystąpiła w trakcie codziennego użytkowania maszyny, a jej przyczyna nie tkwiła ani w wadzie konstrukcyjnej, ani nie wynikała z uszkodzenia powstałego w związku z aktem terrorystycznym.

Mając wszystko powyższe na uwadze, a zarazem wobec tego, iż w sprawie poza sporem było, że powód posiadał potwierdzoną rezerwację na dany lot oraz stawił się na odprawę (zgodnie z wymogami i w czasie określonym uprzednio na piśmie), tj. spełnił przesłanki z art. 3 ust. 2a) Rozporządzenia (WE) Nr 261/2004, dochodzone roszczenie (o odszkodowanie) należało uwzględnić. Przy czym wobec tego, iż powód nie wykazał, czy w ogóle, a jeśli nawet to kiedy pozwanemu doręczono zostało dołączone do pozwu pismo wzywające do zapłaty (k. 4), odsetki ustawowe za opóźnienie od kwoty 250 euro zasądzone zostały (stosownie do art. 455 k.c. i art. 481 § 1 i 2 k.c.) od dnia 05.08.2017 r., tj. od dnia następnego po dacie nadania na poczcie odpowiedzi na pozew (k. 30).

O kosztach procesu przed Sądem I instancji (na które złożyły się: opłata sądowa od pozwu – 30 zł, wynagrodzenie zawodowego pełnomocnika powoda – 270 zł i opłata skarbową od pełnomocnictwa – 17 zł) rozstrzygnięto na mocy art. 100 zd. 2 (mając na uwadze, że powód uległ tylko co do nieznaczej części swego żądania) oraz § 2 pkt 2 Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności adwokackie (Dz.U. 2015 poz. 1800 z późn. zm.).

Adekwatnie do powyższego - na podstawie art. 83 ust. 2 w zw. art. 113 ustawy z dnia 28 lipca 2005 r. o kosztach sądowych w sprawach cywilnych - Dz. U. z 2005 r., nr 167, poz. 1398 z późn. zm. – nałożono na pozwanego obowiązek zwrotu na rzecz Skarbu Państwa – Prezesa Sądu Rejonowego dla m.st. Warszawy w Warszawie kwoty 344,40 zł tytułem kosztów sądowych tymczasowo pokrytych z sum budżetowych Skarbu Państwa, na którą to złożyło się wynagrodzenie za sporządzenie opinii sądowej (k. 56).

Zważywszy na całość przeprowadzonych rozważań - Sąd Okręgowy uznał, że apelacja powoda zasługuje na częściowe uwzględnienie, w związku z czym należało zmienić zaskarżony wyrok i orzec co do istoty na podstawie art. 386 § 1 k.p.c., zaś w pozostałym zakresie apelację oddalić na podstawie art. 385 k.p.c.

O kosztach procesu przed Sądem II instancji (na które złożyły się: opłata sądowa od apelacji – 30 zł i wynagrodzenie zawodowego pełnomocnika powoda – 135 zł) rozstrzygnięto również na mocy art. 100 zd. 2 (mając na uwadze, że powód uległ tylko co do nieznaczej części swego żądania) oraz § 2 pkt 2 w zw. z § 10 ust. 1 pkt 1 Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności adwokackie (Dz.U. 2015 poz. 1800 z późn. zm.).