

Sygn. akt **XXVII Ca 1640/20**

## WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 7 grudnia 2020 r.

Sąd Okręgowy w Warszawie XXVII Wydział Cywilny Odwoławczy w składzie:

Przewodniczący:	Sędzia Ewa Kiper
-----------------	------------------

po rozpoznaniu w dniu 7 grudnia 2020 r. w Warszawie

na posiedzeniu niejawnym

sprawy z powództwa (...) **sp. z o.o. z siedzibą w W.**

przeciwko (...) **Company z siedzibą w D.**

**o zapłatę**

na skutek apelacji powoda

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

z dnia 9 lipca 2020 r., sygn. akt I C 3036/19

1. oddała apelację,

2. zasądza od powoda na rzecz pozwanego kwotę 450 zł (czterysta pięćdziesiąt złotych) tytułem zwrotu kosztów procesu w instancji odwoławczej.

**Sygn. akt XXVII C 1640/20**

## UZASADNIENIE

Z uwagi na to, że niniejsza sprawa podlegała rozpoznaniu według przepisów o postępowaniu uproszczonym i Sąd odwoławczy nie przeprowadził postępowania dowodowego, stosownie do art. 505(13) § 2 k.p.c. ograniczono uzasadnienie wyroku do wyjaśnienia jego podstawy prawnej z przytoczeniem przepisów prawa.

**Apelacja nie zasługiwała na uwzględnienie.**

Sąd Okręgowy w całości podziela ustalenia faktyczne dokonane przez Sąd I instancji i dokonaną na tej podstawie ocenę prawną. Zaskarżony wyrok w pełni odpowiada prawu. Tym samym zarzuty apelacyjne nie mogły doprowadzić do zmiany orzeczenia wydanego w przedmiotowej sprawie.

Orzeczeniu temu zarzucono naruszenie przepisów prawa materialnego, tj. art. 5 ust. 3 Rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. polegające na jego błędnej wykładni. W ramach powyższego zarzutu strona powodowa wskazała szereg wadliwie ustalonych okoliczności i wniosków, co do których Sąd odwoławczy odniesie się odrębnie.

Strona powodowa wskazała, że pozwany oparł swe twierdzenia na raporcie pogodowym pochodzącym z portalu (...)działającym pod adresem (...) który to jest portalem nieprofesjonalnym tzn. przeznaczonym do użytku komercyjnego. Od pozwanego natomiast, który jest profesjonalistą w zakresie świadczenia usług przewozu lotniczego należałoby wymagać, aby na poparcie swoich twierdzeń przedstawiał on wiarygodne i szczegółowe dane, pochodzące z profesjonalnych źródeł takich jak np. raport METAR.

W powyższym zakresie stwierdzić należy, że powołany przepis rozporządzenia nr 261/2004 nie zawiera nakazów dowodowych uzasadniających twierdzenia strony apelującej. W zakresie poruszanej kwestii dowodowej nie sposób również uznać, że przepisy procedury cywilnej wymagają od pozwanego przewoźnika posłużenia się powyższymi dowodami, w szczególności w sytuacji gdy strona przeciwna nie kwestionuje podnoszonych faktów, ograniczając się do podważenia „jakości” dowodu.

Strona powodowa podniosła również, że ugruntowane stanowisko judykatury wskazuje, że przesłanka taka jak warunki meteorologiczne może być uznana za okoliczności nadzwyczajne zwalniające z obowiązku zapłaty odszkodowania tylko wówczas, gdy dotyczą one bezpośrednio opóźnionego lotu, a nie wtedy, gdy opóźnienie wynika z opóźnień w toku rotacji poprzednich lotów, tak jak miało to miejsce w przedmiotowej sprawie.

Rozstrzygnięcia wymagało zatem czy opóźnienie lotu wynikające z uniemożliwiających kursowanie lotu warunków atmosferycznych mogło stanowić nadzwyczajne okoliczności ekskulpujące stronę pozwaną od odpowiedzialności. W ocenie Sądu odwoławczego w niniejszej sprawie okoliczności te zaistniały.

W wyroku z 26 czerwca 2019 r. (C#159/18, ECLI:EU:C:2019:535) Trybunał Sprawiedliwości UE wskazał, że ponieważ nie wszystkie nadzwyczajne okoliczności skutkują zatem zwolnieniem z obowiązku wypłaty odszkodowania pasażerom, to na podmiocie, który zamierza się na nie powołać, spoczywa obowiązek wykazania, że okoliczności tych w żadnym razie nie można by było uniknąć za pomocą dostosowanych do sytuacji środków, to jest środków, które w chwili wystąpienia nadzwyczajnych okoliczności odpowiadają między innymi warunkom technicznie i ekonomicznie możliwym do przyjęcia przez danego przewoźnika lotniczego. To on musi zatem wykazać, że nawet przy użyciu wszystkich dostępnych mu zasobów osobowych lub materialnych, a także zasobów finansowych, w sposób oczywisty nie mógł – bez poświęceń niemożliwych do przyjęcia z punktu widzenia możliwości jego przedsiębiorstwa w danym czasie – uniknąć sytuacji, w której zaistniałe nadzwyczajne okoliczności doprowadziły do odwołania lotu lub do opóźnienia tego lotu wynoszącego trzy godziny po planowanym przylocie. Powyższy pogląd oparto o stanowisko Trybunału Sprawiedliwości wyrażone w wyroku z dnia 4 maja 2017 r., (P. i P., C#315/15, EU:C:2017:342 pkt 28 i 29) w którym ponadto stwierdzono, że w sytuacji (...) w której opóźnienie wynoszące w chwili lądowania na lotnisku docelowym co najmniej trzy godziny jest następstwem nie tylko nadzwyczajnej okoliczności, ale także innej, nienależącej do tej kategorii okoliczności, zadaniem sądu krajowego jest ustalenie, czy w odniesieniu do części opóźnienia, co do której przewoźnik lotniczy twierdzi, że jest ona następstwem nadzwyczajnej okoliczności, przewoźnik ten udowodnił, że owa część opóźnienia jest następstwem nadzwyczajnej okoliczności, której nie można było uniknąć, mimo że podjęte zostały wszelkie racjonalne środki, i w odniesieniu do której podjął on wszelkie racjonalne środki zmierzające do uniknięcia jej następstw (pkt 50).

Stosownie do motywu 14 powoływanego rozporządzenia „podobnie jak w konwencji montrealskiej, 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”. W myśl natomiast wytycznych interpretacyjnych dotyczących rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów 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 214/04) zgodnie z motywem 14 rozporządzenia, jeżeli

obsługujący przewoźnik lotniczy jest zobowiązany do opóźnienia lub odwołania lotu w porcie lotniczym o dużym natężeniu ruchu, spowodowanym złymi warunkami pogodowymi, w tym jeżeli warunki te prowadzą do braku zdolności przepustowych, stanowi to nadzwyczajne okoliczności.

Nie ulega zatem wątpliwości tut. Sądu, że 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. Zgodnie z powołanymi powyżej argumentami uznać jednocześnie należy, że owe warunki pogodowe nie muszą wpływać wyłącznie na sam lot (mieć miejsce na lotnisku poprzedzającym wykonanie lotu), lecz mogą one również wpływać na niego w sposób pośredni. Warunki pogodowe mające wpływ na terminowe wykonanie określonych lotów są zatem okolicznościami, które niewątpliwie 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.

W niniejszej sprawie samolot użyty do wykonania lotu numer (...) w dniu 12 sierpnia 2018 r. zgodnie z planem miał obsłużyć 4 loty, przy czym sporny lot o numerze (...) był trzeci w kolejności. Podczas wykonywania drugiego z lotów w rotacji, to jest lotu (...) na trasie L. - W.-M. doszło do opóźnienia wynikającego ze złej pogody nad lotniskiem w M. i koniecznością lądowania w porcie lotniczym (...) w W.. Spowodowało to opóźnienie pozostałych lotów w rotacji. Jednocześnie zaznaczyć należy, że w tym czasie na (...) nie było zapasowego samolotu mogącego wykonać usługę. Istotnym zdaje się wskazanie na to, że nawet gdyby samolot ten był to wylot z lotniska nie mógłby nastąpić do czasu ustąpienia złych warunków pogodowych na lotnisku w M. – a więc de facto do momentu w którym samolot mający wykonać lot (...) powrócił na bazę. Należy przy tym zauważyć, że samolot użyty do wykonania spornego lotu wyleciał o godzinie 1310 UTC i doleciał do lotniska w M. w przeciągu 30 minut (1340 UTC), i po zaledwie kolejnych 28 minutach (1408 UTC) odbył zaplanowany lot. W konsekwencji Sąd Okręgowy podziela ocenę Sądu I instancji, że opóźnienie wynikające z braku możliwości lądowania samolotu na lotnisku docelowym z uwagi na warunki atmosferyczne i przekierowanie samolotu na najbliższe lotnisko z uwagi na bezpieczeństwo wykonywanego bezpośrednio wcześniejszego lotu w rotacji należy uznać za nadzwyczajną, niezależną od przewoźnika, przyczynę opóźnienia lotu następnego w rotacji.

W ramach ostatniego z podniesionych zarzutów naruszenia prawa materialnego strona powodowa wskazała, że w toku postępowania nie zostały spełnione wszystkie przesłanki zwalniające przewoźnika z odpowiedzialności, albowiem pozwany nie przedstawił żadnych dowodów na okoliczność tego, że podjął wszelkie racjonalne środki celem uniknięcia opóźnienia.

W ocenie Sądu odwoławczego nie ma podstaw do uznania, że w okolicznościach niniejszej sprawy pozwany nie podjął wszelkich racjonalnych środków mających na celu uniknięcie opóźnienia. W stanie faktycznym nie sposób uznać, że pozwany przewoźnik nie podjął starań celem minimalizacji opóźnienia. Nadrobienie opóźnienia zależy od szeregu okoliczności i samo zaistnienie opóźnienia nie uzasadnia konieczności poszukiwania możliwości wynajęcia innego statku czy zapewnienia podróży innym samolotem innych linii. Sąd I instancji trafnie wskazał, że w okolicznościach faktycznych sprawy polegających na wystąpieniu warunków pogodowych uniemożliwiających lądowanie i start z lotniska, nawet gdyby pozwany zabezpieczył inny samolot do wykonania lotu zastępczego, to i tak nie udałooby się uniknąć opóźnienia z uwagi na brak możliwości startu samolotu. Nie sposób zatem w każdej sytuacji wystąpienia okoliczności nadzwyczajnej oczekiwać od przewoźnika, aby zorganizował samolot zastępczy. Należy bowiem podkreślić, że przewoźnik lotniczy jest 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 by było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków.

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.". W powyższym zakresie Sąd I instancji słusznie wskazał, że nie da się przewidzieć skali, natężenia i w ogóle wystąpienia burzy na etapie planowania siatki połączeń z zabezpieczeniem kilku godzin pomiędzy poszczególnymi lotami „na wszelki wypadek”. O ile zatem uwzględnienie ryzyka ich wystąpienia niewątpliwie powinno mieć miejsce, jako okoliczność wpisana w prowadzenie działalności przewoźnika lotniczego, należy rozróżnić sytuację w której opóźnienie lotu występuje na dwóch płaszczyznach – opóźnienia lotu poprzedzającego i następczego w związku z brakiem możliwości lądowania na lotnisku docelowym poprzedniego lotu i startu z tego samego lotniska w ramach kolejnego lotu w rotacji. W tej sytuacji bowiem uwzględnienie potencjalnie mogących wystąpić opóźnień w ramach zaplanowanych lotów byłoby niewspółmierne do ryzyka ich wystąpienia. W tym zakresie należy podzielić zaprezentowane przez przewoźnika stanowisko, że złe warunki atmosferyczne powodując opóźnienie części zaplanowanych lotów, wywołują efekt domina i opóźnieniom i odwołaniom ulegają również dalsze loty - zaplanowane na późniejsze godziny. W obliczu nadzwyczajnych okoliczności takich jak złe warunki atmosferyczne (uniemożliwiające bezpieczny przelot) sytuacja rozwija się dynamicznie a opóźnieniom nie ulegają jedynie loty zaplanowane dla danego statku powietrznego, ale dla różnych statków powietrznych i nie tylko należących do floty danego przewoźnika, ale i innych operujących w danym porcie lotniczym przewoźników. Poziom dezorganizacji pracy przewoźników i lotniska jest ogromny i nie pozwala na dokładne dokumentowanie każdego opóźnienia każdego statku powietrznego, a w tym zaplanowanie odpowiednich przepustów czasowych niwelujących całkowicie wystąpienie nadzwyczajnych okoliczności.

Mając na uwadze powyższe stwierdzić należy, że zaistniałe w dniu 12 sierpnia 2017 r. opisane powyżej zdarzenia trafnie zostały uznane przez Sąd I Instancji za nadzwyczajną okoliczność, której zaistnienia i skutków strona pozwana nie mogła uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków, co w konsekwencji zwalnia ją od obowiązku wypłaty odszkodowania.

Wobec powyższego Sąd Okręgowy oddalił apelację na podstawie art. 385 k.p.c..

O kosztach postępowania odwoławczego Sąd Okręgowy orzekł na podstawie art. 98 § 1 i 3 k.p.c. – stosownie do zasady odpowiedzialności za wynik postępowania oraz stawek minimalnych pełnomocnika pozwanego adekwatnej do zakresu zaskarżenia i przedmiotu prowadzonej sprawy, a określonych w § 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 adwokackie (Dz.U. z 2015 r. poz. 1800 ze zm.).