

Sygn. akt **XXVII Ca 52/21**

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 18 lutego 2021 roku

Sąd Okręgowy w Warszawie XXVII Wydział Cywilny Odwoławczy w składzie:

Przewodniczący:	Sędzia Renata Drozd-Sweklej (del)

po rozpoznaniu w dniu 18 lutego 2021 roku w Warszawie

na posiedzeniu niejawnym

sprawy z powództwa (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością w W.

przeciwko (...) w D.

o zapłatę

na skutek apelacji pozwanego

od wyroku Sądu Rejonowego dla m.st. Warszawy

z dnia 6 października 2020 r., sygn. akt I C 1831/19

1. zmienia zaskarżony wyrok nadając mu następującą treść;

”I. oddala powództwo;

II. zasądza od (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością w W. na rzecz (...) w D. kwotę 917 (dziewięćset siedemnaście) złotych tytułem zwrotu kosztów zastępstwa procesowego.”;

2. zasądza od (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością w W. na rzecz (...) w D. kwotę 650 (sześćset pięćdziesiąt) złotych tytułem zwrotu kosztów procesu w instancji odwoławczej, w tym 450 (czterysta pięćdziesiąt) złotych tytułem zwrotu kosztów zastępstwa prawnego.

z/ odpis wyroku doręczyć pełnomocnikom stron.

Sygn. akt XXVII Ca 52/21

UZASADNIENIE

Wyrokiem z dnia 6 października 2020 r. czerwca 2019 r. Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie zasądził od pozwanej na rzecz powoda kwotę 400 euro wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie oraz orzekł o kosztach procesu.

Apelację od powyższego wyroku wywiódł pozwany zaskarżając wyrok w całości, zarzucając mu:

- naruszenie art. 233 § 1 k.p.c. poprzez :

- dokonanie dowolnej a nie swobodnej oceny dowodów tj. raportu pogodowego, mapy wylądowań atmosferycznych oraz listy nadzwyczajnych okoliczności, skutkujące nieuzasadnionym przyjęciem, że materiał dowodowy w przedmiotowej sprawie nie potwierdza zaistnienia nadzwyczajnych okoliczności w rozumieniu przepisu art. 5 ust. 3 Rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów („Rozporządzenie 261/2004”) podczas gdy dowody te winny skutkować uznaniem, że w niniejszej sprawie miały miejsce nadzwyczajne okoliczności, a co za tym idzie nie powinien ponosić odpowiedzialności z ww. Rozporządzenia.

- dowolne i bezpodstawne przyjęcie, że przewoźnik nie dowiódł, iż lot bezpośrednio poprzedzający lot powoda miał wpływ na opóźnienie oraz, że przewoźnik nie skorzystał z wszelkich możliwych racjonalnych środków w celu uniknięcia opóźnienia lotu, tj. podstawienia samolotu zastępczego, podczas gdy w okolicznościach mających miejsce w dniu 12 sierpnia 2017 r. taka możliwość nie istniała;

- art. 233 § 2 k.p.c. w zw. z art. 228 § 1 k.p.c. polegające na nieuwzględnieniu, że w dniu 12 sierpnia 2017 roku w całej Europie miały miejsce burze, silne opady deszczu i silne wiatry, które spowodowały paraliż komunikacyjny, podczas gdy fakt ten jest powszechnie znany, a w konsekwencji błędne uznanie, że w przedmiotowej sprawie nie zaistniały nadzwyczajne okoliczności w rozumieniu przepisu art. 5 ust. 3 Rozporządzenia 261/2004

Wobec powyższego skarżący wniósł o zmianę zaskarżonego wyroku poprzez oddalenie powództwa w całości oraz o zmianę rozstrzygnięcia o kosztach poprzez zasądzenie od powoda na rzecz pozwanego zwrotu kosztów postępowania, wraz z kosztami zastępstwa procesowego według norm przepisanych oraz o zasądzenie od powoda na rzecz pozwanego kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego, według norm przepisanych za II instancję.

W odpowiedzi na apelację powód wniósł o oddalenie apelacji w całości oraz orzeczenie o kosztach postępowania odwoławczego.

Sąd Okręgowy zważył, co następuje:

Apelacja jako zasadna podlegała uwzględnieniu, co skutkowało zamianą zaskarżonego wyroku i oddaleniem powództwa.

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.

W niniejszej sprawie M. N. miała odbyć podróż lotem nr (...) z lotniska W. M. do C.. Przedmiotowy lot odbył się z opóźnieniem, gdyż samolot, którym lot miał być wykonywany nie był w stanie bezpiecznie wylądować na lotnisku w M. z powodu burzy nad lotniskiem, wobec czego został skierowany na lotnisko W. O..

W pierwszej kolejności wymaga zaznaczyć, że opóźnienie w przylocie nie kreuje po stronie pasażerów prawa do odszkodowania, jeżeli przewoźnik lotniczy jest w stanie dowieść, że odwołanie lub duże opóźnienie lotu zostało spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków (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, to jest okoliczności, które pozostają poza zakresem skutecznej kontroli przewoźnika lotniczego (vide: ETS w wyroku z dnia 19 listopada 2009 r. w sprawach połączonych C-402/07 i C 432/07).

Wobec powyższego przewoźnik lotniczy jest zwolniony z obowiązku wypłaty pasażerom odszkodowania na podstawie art. 5 ust. 1 lit. c i art. 7 rozporządzenia nr 261/2004, wówczas gdy dowiedzie, że odwołanie lub opóźnienie lotu wynika z nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków.

Na zaistnienie takich właśnie okoliczności, powoływał się apelujący, wskazując, że przyczyną opóźnienia lotu było wystąpienie niekorzystnych warunków atmosferycznych jako okoliczności niezawinionej przez przewoźnika lotniczego, która uniemożliwiła terminowy start na planowanej trasie przelotu.

Sąd Rejonowy natomiast wskazał, że przyczyną bezpośrednią opóźnienia była organizacja lotów przez pozwanego i wykonywanie lotów w systemie rotacyjnym, na które to czynniki pozwany miał wpływ. Sąd I instancji uznał bowiem, że w dniu 12 sierpnia 2017 roku pozwany mógł zaplanować siatkę połączeń w innym sposób niż faktycznie miało to miejsce.

Oś sporu zasadzała się zatem na prawidłowym ustaleniu, która z wskazanych przyczyn spowodowała opóźnienie samolotu, czy były to warunki atmosferyczne, czy też zgodnie z stanowiskiem Sądu meriti, tą przyczyną była organizacja lotów. Przyjęcie przyczyny wynikającej z warunków atmosferycznych znacząco utrudniających ruch lotniczy mogłoby spowodować wystąpienie przesłanki egzoneracyjnej „nadzwyczajnych okoliczności” wynikającej z art. 5 ust. 3 Rozporządzenia 261/2004.

W ocenie Sądu Okręgowego spór ten zbadać należało zgodnie z zasadą odpowiedzialności zobowiązanego za szkodę wynikającą z art. 361 § 1 k.c. pod kątem wystąpienia adekwatnego związku przyczynowego. Badanie związku przyczynowego w rozumieniu ww. przepisu składa się z dwóch etapów. Pierwszy z nich obejmuje test *conditio sine qua non*, czyli potrzebę ustalenia, czy między ogniwami łańcucha przyczynowo-skutkowego w ogóle występuje jakikolwiek związek przez stwierdzenie, że gdyby nie było pierwszego zdarzenia, to kierując się zasadami logicznego, racjonalnego myślenia - skutek znajdujący się na końcu łańcucha z pewnością nie mógłby powstać. Dopiero wynik pozytywny testu umożliwia przejście do drugiego etapu, a więc do zbadania normalności następstw zdarzenia sprawczego (por. G. Karaszewski [w:] Kodeks cywilny. Komentarz, red. J. Ciszewski, P. Nazaruk, Warszawa 2019, art. 361.). Związek przyczynowy zgodnie z art. 361 §1 k.c., determinują takie okoliczności jak wiedza dostępna o tych zdarzeniach w chwili orzekania przez sąd i zobiektywizowane kryteria wynikające z doświadczenia życiowego oraz zdobyczy nauki. W orzecznictwie wskazuje się więc za normalne następstwo danego zdarzenia taki skutek, który „zazwyczaj”, „w zwykłym porządku rzeczy” jest konsekwencją tego zdarzenia, a zatem, jeżeli ono „ogólnie sprzyja” wystąpieniu danego skutku (vide uchwała Sądu Najwyższego z dnia 21 marca 2003 r., III CZP 6/03, Biul. SN IC 2003, nr 3, s. 12; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 11 września 2003 r., III CKN 473/01, Mon. Prawn. 2006, nr 17, s. 947; wyrok Sądu Apelacyjnego w Krakowie z dnia 15 lipca 2015 r., I ACA 483/15, nie publ.).

Przenosząc powyższe rozważania na grunt niniejszej sprawy, ocenie poddać należało przyczyny opóźnienia lotu rotacyjnego. Należało zatem ocenić organizację siatki połączeń przewoźnika w dniu 12 sierpnia 2017 roku, w kontekście przedziału czasowego w jakim możliwe było dostarczenie samolotu, którym miał być wykonywany lot, z lotniska W. O. na lotnisko W. M. wobec występowania określonych warunków atmosferycznych i terminu zaplanowanego lotu pasażera. Następnie ustalić należało, czy organizacja przelotów w systemie rotacyjnym zaplanowana przez przewoźnika w tym dniu mogła zostać uznana za okoliczność powodującą opóźnienie lotu, za którą odpowiedzialność ponosić ma pozwany.

W ocenie Sądu Okręgowego zgodzić się należało z skarżącym, że sama organizacja lotów nie stanowiła bezpośredniego czynnika powodującego opóźnienie wykonania lotu, a czynnikiem tym były niewątpliwie niekorzystne warunki pogodowe. Należało bowiem mieć na uwadze, że burza występująca w dniu wykonania lotu uniemożliwiła nie tylko lądowanie samolotom, które miały odbyć lot startując z lotniska W. M., ta sama przeszkoda uniemożliwiła bowiem przylot samolotom na wskazane lotnisko. Wskazać, trzeba że samolot, którym odbył się lot startował z lotniska W. O.. Z lotniska W. O. na lotnisko W. M., mógł on bezpiecznie wystartować o godz. 13.10. Zatem już wcześniej musiały występować burze w okolicach obu lotnisk, skoro lotniska te są położone w bliskiej odległości. Powyższa konkluzja

potwierdza, że bezpośrednią przeszkodą w odbyciu lotu był czynnik atmosferyczny w postaci burzy z piorunami, która występowała na trasie zaplanowanego lotu.

Nadto na marginesie zaznaczyć należy, że sam przelot i jego przygotowanie były, w ocenie Sądu Okręgowego, wykonane bez opóźnień. Według karty pokładowej (k. 13 a.s.) lot nr (...) miał odbyć się o godz. 13.00, przylot nastąpić miał o godz. 15.35. Natomiast według informacji Działu obsługi lotów (k.94 a.s.) lot nr (...) odbył się o godz. 14.08 a przylot nastąpił o godz. 16.46. Zatem samo opóźnienie zaplanowanego lotu wynosiło mniej niż 3 godziny.

W konsekwencji, odnosząc się do następstw związanych z występowaniem czynników atmosferycznych uniemożliwiających odbycie lotów, zaznaczyć trzeba, że skoro w określonym czasie na lotnisku z którego miał się odbyć wylot nie odbywają się także przyloty z uwagi na występującą burzę, to normalną konsekwencją takiego stanu rzeczy jest startowanie samolotów z lotniska z adekwatnym opóźnieniem, tak jak miało to miejsce w niniejszej sprawie.

Nadto należało też przyznać rację skarżącemu, że wymaganie by prawidłowa organizacja rozkładu lotów odpowiadała obowiązkowi posiadania przez każdego przewoźnika wykonującego loty rotacyjne samolotu zapasowego na lotnisku, z którego ma odbyć się zaplanowany lot, tak by w razie wstrzymania ruchu z uwagi na niekorzystne czynniki atmosferyczne natychmiast wznowić wyloty, jest za daleko idące z punktu widzenia organizacji działalności gospodarczej przewoźnika i ekonomiki przedsiębiorstwa. Taki sposób zabezpieczenia lotów generowałby duże większe koszty działalności przedsiębiorstwa, a w konsekwencji, powodowałoby to wyższe opłaty za bilety. Wymaga też podkreślić, że w realiach tej sprawy nie można uznać, że odpowiedzialność przewoźnika jest bezpośrednio związana z systemem rotacji lotów, który był zbyt „napięty”, bowiem jak wskazano samo opóźnienie lotu, którego długość nie wyczerpywała przesłanek odpowiedzialności odszkodowawczej, tylko pośrednio i w niewielkim zakresie związane było z rotacją wykonywanych lotów.

W tym też zakresie Sąd Okręgowy podziela pogląd zaprezentowany m. in. w treści uzasadnienia wyroku NSA z 2 sierpnia 2016 roku, sygn. I OSK 2497/14, że: „Planowanie częstotliwości rejsów samolotu i minimalnych przerw w ich odbywaniu należy do przewoźnika lotniczego, dlatego opóźnienia lotów danego samolotu powstające w ramach realizowanej rotacji, bez wskazania uchwytnej przyczyny zewnętrznej, nie pozostają poza kontrolą przewoźnika...”. W ocenie Sądu Odwoławczego opóźnienie lotu rotacyjnego bezpośrednio poprzedzającego zaplanowany lot z uwagi na decyzję służb kontroli ruchu lotniczego opóźniającą moment startu samolotu z lotniska W. O. wobec panujących warunków atmosferycznych jest niewątpliwie „uchwytną przyczyną zewnętrzną”, a ocena związku przyczynowo - skutkowego przy rotacji lotów została wykazana przez pozwanego.

Konkludując, przyczyną, która uniemożliwiła lot zgodnie z planowanym rozkładem rotacji lotów były powołane przez skarżącego niekorzystne warunki atmosferyczne.

W tym stanie rzeczy Sąd Okręgowy uznał apelację pozwanego za zasadną i zmienił zaskarżony wyrok na podstawie art. 386 § 1 k.p.c., oddalając powództwo. Konsekwencją wydania orzeczenia reformatoryjnego w całości była zmiana rozstrzygnięcia także w przedmiocie kosztów postępowania za I instancję. Kosztami procesu obciążono zatem powoda zgodnie z zasadą odpowiedzialności za wynik procesu określoną w art. 98 k.p.c. Na koszty te złożyło się wynagrodzenie pełnomocnika pozwanego ustalone zgodnie z § 2 pkt 3 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności adwokackie w brzmieniu z dnia wniesienia pozwu wraz z opłatą skarbową od pełnomocnictwa w wysokości 17 zł.

O kosztach postępowania w instancji odwoławczej Sąd Okręgowy orzekł na podstawie art. 98 k.p.c. w zw. z art. 391 § 1 k.p.c. Na wysokość kosztów w instancji odwoławczej złożyła się opłata od apelacji w wysokości 200 złotych oraz wynagrodzenie pełnomocnika w postępowaniu przez sądem drugiej instancji ustalone na podstawie § 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. poz. 1800 ze zm.)

Renata Drozd-Sweklej

ZARZĄDZENIE

1. (...)

2. (...)

Renata Drozd-Sweklej