

Sygn. akt *XXVII Ca 1197/21*

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 30 sierpnia 2021 r.

Sąd Okręgowy w Warszawie XXVII Wydział Cywilny Odwoławczy w składzie:

Przewodniczący:	<i>Sędzia SO Ada Sędrowska</i>
-----------------	--------------------------------

po rozpoznaniu w dniu 30 sierpnia 2021 roku w Warszawie

na posiedzeniu niejawnym

sprawy z powództwa *M. S.*

przeciwko (...) z siedzibą w *K. działająca w P. przez (...) Spółkę Akcyjną Oddział w P.*

o zapłatę

na skutek apelacji pozwanego

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

z dnia 2 listopada 2020 r., sygn. akt II C 3299/19

I. zmienia zaskarżony wyrok w ten sposób, że:

1. **oddala powództwo;**

2. **zasądza od *M. S.* na rzecz (...) z siedzibą w *K. działającej w P. przez (...) Spółkę Akcyjną Oddział w P.* kwotę 917 zł (dziewięćset siedemnaście złotych) tytułem zwrotu kosztów procesu;**

II. zasądza od *M. S.* na rzecz (...)

z siedzibą w *K. działającej w P. przez (...) Spółkę Akcyjną Oddział w P.* kwotę 650 zł (sześćset pięćdziesiąt złotych) tytułem zwrotu kosztów postępowania instancji odwoławczej.

Sygn. akt XXVII Ca 1197/21

UZASADNIENIE

Pozwem z dnia 2 października 2019 r. powód *M. S.* wniósł o zasądzenie od pozwanego (...) z siedzibą w *K.* kwoty 400 euro wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia 4 czerwca 2019 roku do dnia zapłaty oraz o zasądzenie od pozwanej na swoją rzecz kosztów postępowania.

W odpowiedzi na pozew pozwany (...) z siedzibą w *K.* wniósł o oddalenie powództwa w całości i zasądzenie kosztów postępowania.

Wyrokiem z dnia 2 listopada 2020 r. Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie w pkt 1 zasądził od pozwanego (...) z siedzibą w *K.* na rzecz powoda *M. S.* kwotę 400,00 euro wraz z

ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 19 lipca 2019 r. do dnia zapłaty , w pkt 2 oddalił powództwo w pozostałym zakresie, a w pkt 3 zasądził od pozwanego na rzecz powoda kwotę 1.117,00 zł tytułem zwrotu kosztów procesu, w tym kwotę 900,00 zł tytułem zwrotu kosztów zastępstwa procesowego.

Apelację od wyroku wywiódł pozwany zaskarżając orzeczenie w części tj. co do pkt 1 i 3. Zarzucił przy tym wyrokowi naruszenie:

1. naruszenie prawa materialnego, tj. art. 5 ust. 3 w zw. z motywami (14) i (15) 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 (...) („Rozporządzenie”), poprzez:

- błędną wykładnię i przyjęcie, że dopiero wykazanie, że warunki meteorologiczne były na tyle niekorzystne, że na danym lotnisku nie można było wykonać spornego rejsu, może stanowić podstawę wyłączenia odpowiedzialności przewoźnika (...), a także że przewoźnik powinien (...) udowodnić, że niemożliwe było wcześniejsze wykonanie lotu oraz że żaden statek powietrzny nie mógł skorzystać ze spornego lotniska w dacie lotu, podczas gdy przewoźnik lotniczy jest zwolniony z odpowiedzialności także w przypadku, gdy warunki atmosferyczne oraz związane z tym decyzje służb zarządzających ruchem lotniczym prowadzą do opóźnienia połączenia lotniczego z powodu znacznie obniżonej przepustowości lotniska;
- błędną wykładnię i przyjęcie, że art. 5 ust 3 Rozporządzenia WE nr 261/04 nakłada na przewoźnika - w celu zwolnienia się z wypłaty rekompensaty - obowiązek wykazania nie tylko tego, że opóźnienie lotu zostało spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, ale również wykazanie tego, że opóźnienia nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków (str. 6 uzasadnienia wyroku), podczas gdy z powołanych przepisów Rozporządzenia wynika obowiązek przewoźnika lotniczego wykazania, że do opóźnienia Lotu doszłoby nawet gdyby takie środki podjął, a w okolicznościach sprawy pozwana nie dysponowała żadnymi racjonalnymi środkami pozwalającymi na uniknięcie opóźnienia, gdyż konieczność oczekiwania na start wynikała z decyzji służb zarządzających ruchem lotniczym, dodatkowo uzasadnionych warunkami pogodowymi (źródło opóźnienia było zewnętrzne i nie poddawało się kontroli pozwanej),
- niewłaściwe zastosowanie i przyjęcie, że lot powoda (...) z W. do F. doznał opóźnienia z uwagi na okoliczności obciążające pozwaną, podczas gdy lot powoda doznał opóźnienia na skutek wiążących decyzji służb zarządzających ruchem lotniczym, ze względu na znaczne ograniczenie przepustowości lotniska we F. z powodu niekorzystnych warunków pogodowych (przede wszystkim burz z piorunami),

2. naruszenie przepisów postępowania, które miało wpływ na treść wyroku, tj.:

a) naruszenie art. 233 § 1 k.p.c. w zw. z art. 227 k.p.c. przez przekroczenie granic swobodnej oceny dowodów wyrażające się w braku logicznej i zgodnej z zasadami doświadczenia życiowego ocenie materiału dowodowego, co znalazło wyraz w błędnym przyjęciu, że lot powoda doznał opóźnienia wyłącznie z uwagi na niekorzystne warunki pogodowe, które uniemożliwiały start o zaplanowanej godzinie, podczas gdy lot powoda doznał opóźnienia z uwagi na znaczne obniżenie przepustowości lotniska we F., które było konsekwencją warunków pogodowych. Pogoda tego dnia (głównie - burze z piorunami) spowodowała, że powstała kolejka („korek”) samolotów oczekujących na zgodę służb zarządzających ruchem lotniczym na start lub lądowanie na tym lotnisku, ponieważ start / lądowanie (ze względu na pogodę właśnie) nie było możliwe o pierwotnie planowanym czasie. W konsekwencji, również pozwana musiała oczekiwać na zgodę na start lotu bezpośrednio poprzedzającego lot powoda, czyli tzw. lotu rotacyjnego (...) z F. do W. („Lot Rotacyjny”), czego bezpośrednim następstwem było opóźnienie lotu powoda,

b) naruszenie art. 232 k.p.c. w zw. z art. 243¹ k.p.c. oraz art. 6 k.c. przez błędne przyjęcie, że pozwana nie wykazała, aby lot powoda został opóźniony ze względu na wystąpienie nadzwyczajnych okoliczności, którym pozwana nie była w stanie zapobiec nawet przy podjęciu wszelkich racjonalnych środków, podczas gdy pozwana przedstawiła

dowody bezpośrednio wskazujące, że lot rotacyjny doznał opóźnienia z uwagi na decyzje służb zarządzających ruchem lotniczym ((...)), podjęte ze względu na ograniczenie przepustowości lotniska we F. w następstwie wystąpienia niekorzystnych warunków pogodowych, co skutkowało ograniczeniem przepustowości tego lotniska i doprowadziło do opóźnień szeregu połączeń lotniczych, w tym lotu powoda.

Pozwany wniósł o zmianę zaskarżonego wyroku w pkt 1 poprzez oddalenie powództwa w całości oraz w pkt 3 poprzez zasądzenie od powoda na rzecz pozwanego kosztów postępowania za obie instancje, w tym równowartość opłaty od wniosku o uzasadnienie wyroku, opłaty od apelacji, opłaty skarbowej od pełnomocnictwa w wysokości 17 zł, a także zwrotu kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych oraz o dopuszczenie i przeprowadzenie dowodu z wyciągu z Ogólnego Regulaminu (...) wraz z tłumaczeniem przysięgłym na język polski dla wykazania, że w czasie trwania burzy nad lotniskiem we F. dochodzi do wstrzymania aktywności pracowników na płycie lotniska, co prowadzi do zmniejszenia przepustowości lotniska, mając na uwadze treść art. 368 § 1 pkt 4 k.p.c.

W odpowiedzi na apelację, powód wniósł o oddalenie apelacji w całości oraz o zasądzenie od pozwanego kosztów postępowania apelacyjnego według norm przepisanych.

Sąd Okręgowy zważył, co następuje:

Do postępowania w sprawie zastosowanie mają przepisy o postępowaniu uproszczonym, stąd też stosownie do art. 505¹³ § 2 k.p.c. Sąd Okręgowy ograniczył uzasadnienie wyroku do wyjaśnienia jego podstawy prawnej z przytoczeniem przepisów prawa.

Apelacja pozwanego jest zasadna.

Uwzględnienie jej zarzutów skutkowało zamianą zaskarżonego wyroku i oddaleniem powództwa.

Powód powołując się na przepisy Rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z 11 lutego 2004 r. ustanawiającym wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylającym rozporządzenie (EWG) nr 2951/91 (Dz. U. UE L 2004/46/1) (dalej jako: „Rozporządzenie”) dochodził od pozwanego 400 euro wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie za odwołany lotu z F. do L. zaplanowanego na dzień 3 czerwca 2019 r.

Zaskarżonym wyrokiem Sąd I instancji uwzględnił żądanie wskazując, że strona pozwana nie wykazała (ograniczając się w tym zakresie wyłącznie do twierdzeń) przesłanek ekskulpacyjnych przewidzianych w art. 5 ust. 3 Rozporządzenia. Sąd I instancji stwierdził, że dowody przedstawione przez stronę pozwaną w postaci fragmentu publikacji (...) zawierającej wyjaśnienie przyczyn opóźnień lotów oraz depeszy slotowej dla lotu rotacyjnego nie są wystarczającym dowodem do wykazania okoliczności dotyczących warunków atmosferycznych we F. w dniu 3 czerwca 2019 r.. Sąd Rejonowy uznał również za niewystarczające do poczynienia ustaleń dowody w postaci wydruków z systemu (...) i (...) załączonych do odpowiedzi na pozew, których to odczytanie wymagało, w ocenie Sądu Rejonowego wiadomości specjalnych.

Strona pozwana zakwestionowała powyższą ocenę koncentrując swe zarzuty na w jej ocenie wadliwej ocenie dowodowej przeprowadzonej przez Sąd I instancji. Sąd Okręgowy zarzuty te podziela w całości.

Ocena dowodów przeprowadzona przez Sąd I instancji naruszała art. 233 § 1 k.p.c. w zw. z art. 227 k.p.c. W szczególności wadliwym była w kontekście przedłożonych do akt sprawy dowodów z wydruków systemów (...) i (...), a w konsekwencji wadliwe były również rozważenia zasadności stanowiska strony pozwanej co do wystąpienia przesłanek ekskulpacyjnych o których mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia.

Sąd Okręgowy uznał zatem za konieczną ponowną ocenę przedłożonych do akt sprawy dowodów z uwzględnieniem całokształtu okoliczności sprawy.

Okoliczności dotyczące przyczyn odwołania spornego lotu wynikają z wyciągu z systemu (...), raportu z systemu meteorologicznego (...), depeszy slotowej (...) dla lotu rotacyjnego, poprzedzającego pierwszy z łączonych lotów powoda, które ocenione w kontekście przedłożonych do akt dowodów takich jak fragment publikacji (...) zawierający wyjaśnienie przyczyn opóźnień lotów, dają podstawy do uznania twierdzeń strony pozwanej za usprawiedliwione.

W pierwszej kolejności należy stwierdzić, że wbrew twierdzeniom powoda postępowanie sądowe prowadzone w przedmiocie roszczeń wynikających z rozporządzenia 261/2004 nie zawiera żadnych, szczególnych, wymogów co do formy dowodowej przedkładanych do akt sprawy dowodów na okoliczność faktów mających znaczenia dla rozstrzygnięcia. Podlegają one normalnym rygorom przewidzianym dla postępowania dowodowego w procesie cywilnym. Twierdzenia te znajdują potwierdzenie w doktrynie (np. J. Luzak w: K. Osajda (red.) Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91. Komentarz.) w której wskazuje się, że jako dowód przewoźnik lotniczy może przedstawić wewnętrzne wyciągi z dzienników pokładowych lub sprawozdań dotyczących zaistniałych nadzwyczajnych okoliczności oraz ich konsekwencji, zaszłych incydentów. Dopuszczalne jest przedstawienie również zewnętrznych dokumentów i oświadczeń. Ten sposób prowadzenia dowodów został zresztą zaakceptowany przez Komisję Europejską w wytycznych interpretacyjnych dotyczących rozporządzenia (WE) Nr 261/2004 (por. pkt 5.1 Zawiadomienia Komisji Europejskiej Wytyczne interpretacyjne dotyczące rozporządzenia (WE) Nr 261/2004, 2016/C 214/04, Dz.Urz. UE C z 2016 r. Nr 214, s. 5).

Uwzględniając normy wynikające z Kodeksu postępowania cywilnego, brak jest podstaw do dyskwalifikowania dowodów przedłożonych w niniejszej sprawie przez pozwanego tylko z tego powodu, że nie stanowią one dowodu którego oczekiwałaby strona przeciwna. Sąd odwoławczy nie stwierdził przy tym podstaw do zakwestionowania informacji znajdujących się w przedłożonych przez pozwanego dowodach tylko ze względu na ich formę czy też charakter. Twierdzenia strony powodowej w tym zakresie nie posiadają, poza wskazaniem alternatywnych źródeł pozyskiwania informacji, doniosłości w zakresie w jakim pozwoliłyby na dyskwalifikację przedłożonych dowodów.

Nie jest jednocześnie zasadnym twierdzenie Sądu I instancji jakoby dla rozszyfrowania treści dowodów takich jak depesza slotowa, wyciągu z systemu meteorologicznego (...) oraz dowodu z wydruku systemu (...) koniecznym było zasięgnięcie opinii biegłego. Treść powyższych dowodów nie wymaga bowiem wiedzy specjalistycznej w zakresie w jakim obejmują one fakty, na które strona pozwana się powołuje. Jedyną konieczną wiedzą na okoliczność ich treści jest znajomość skrótów używanych w tego rodzaju dokumentacji, bądź też znaczenia semantycznego określonych sformułowań.

Przed przystąpieniem do oceny zgromadzonych w sprawie dowodów należy również poczynić parę uwag ogólnych co do okoliczności bezspornych (art. 228 § 1 k.p.c.).

W sprawie bezspornym był fakt odwołania lotu. Notorią będącą podstawą rozstrzygnięcia będzie natomiast okoliczność wskazywana przez pozwanego, a dotycząca czasu używanego w międzynarodowym przewozie lotniczym. W konsekwencji za fakt notoryjny uznać należy posługiwanie się przez profesjonalnych uczestników międzynarodowego przewozu lotniczego czasem UTC (uniwersalny czas koordynowany - Universal Coordinated Time).

Okolicznością, o której mowa w art. 228 k.p.c. jest również to, że w dniu 3 czerwca 2019 r. zarówno W. (P.), jak i F. (N.) znajdowały się w strefie czasu CEST (Central European Summer Time, czas środkowoeuropejski letni) oraz to, że w celu obliczenia czasu lokalnego należy dodać lub odjąć od UTC odpowiednią dla konkretnej strefy czasowej liczbę godzin. Czas CEST różni się o 2 godziny od czasu UTC (UTC + 2).

W konsekwencji zgodnie z załączonym do pozwu potwierdzeniem rezerwacji, Lot, którym miał podróżować powód, planowo miał wystartować z F. o godz. 21:40 czasu CEST (godz. 19:40 czasu UTC), a lądowanie miało nastąpić o godz. 23:40 czasu CEST (godz. 21:40 czasu UTC).

Powyższe uwagi mają również istotne znaczenie dla oceny przedłożonych przez pozwanego dowodów, które nie posługują się jednolitym zegarem czasowym. I tak wydruki z systemu (...) oraz wydruk z systemu (...) posługują się czasem UTC, natomiast dowody takie jak dokumenty podróży i wyciąg z rezerwacji powoda przedstawiają zdarzenia z uwzględnieniem czasu CEST. Rozróżnienie powyższego pozwala natomiast na prawidłowe odczytanie przedłożonych dowodów i faktów z nich wynikających, polegający na odpowiednim umiejscowieniu zdarzeń w sekwencji czasowej.

Oceniając dowód w postaci wydruku z systemu (...) Sąd Okręgowy zważył, że rejestrowanie odwołań lotów oraz klasyfikowanie ich przyczyn w tym systemie jest wykonywane co do zasady, przez podmioty zewnętrzne wobec przewoźnika: agentów obsługi naziemnie, jednostki obsługi naziemnej linii lotniczych lub przez organy kontroli ruchu lotniczego i porty lotnicze. Informacje zawarte w tym systemie stanowią więc utrwalenie niepodlegających zewnętrznej ingerencji komunikatów. Dla każdej operacji lotniczej przewoźnik, za pośrednictwem elektronicznego systemu kontroli, przesyła w czasie rzeczywistym zarządzającemu portem lotniczym informacje o statusie obsługi operacji lotniczych, w tym zgodnie ze standardami IATA depesze ruchowe MVT. Obsługa naziemna jest natomiast zobowiązana uzgadniać z zarządzającym portem lotniczym informacje dotyczące kodu opóźnienia lub odwołania statków powietrznych. Depesze te są następnie w sposób automatyczny przesyłane do systemu (...). W tym systemie szczegółowo wskazana jest – poprzez odpowiednie kody – przyczyna opóźnienia w wylocie z lotniska. Kody te są oficjalnymi kodami wprowadzonymi przez IATA w celu zestandaryzowanego oznaczania różnych przyczyn opóźnień przez wszystkie podmioty uczestniczące w transporcie lotniczym (tzw. IATA Delay Codes). Jak wynika z systemu (...), opóźnienie lotu zostało spowodowane w przeważającej mierze opóźnieniem wcześniejszego tzw. lotu rotacyjnego, tj. lotu wykonywanego tym samym samolotem i obsługiwanego przez tę samą załogę na trasie z F. do W.. Wskazuje na to kod IATA (...), oznaczający Aircraft Rotation, late Arrival of Aircraft From Another Flight or Previous Sector, co należy tłumaczyć jako Rotacja Samolotu, późne Przybycie Samolotu z Innego lotu lub z Poprzedniego Sektora.

Przyczyny opóźnienia lotu rotacyjnego zostały opisane w wyciągach z systemu (...) przy pomocy ustandaryzowanych kodów opóźnień przyjętych przez IATA (ang. International Air Transport Association, pol. Międzynarodowe Zrzeszenie Przewoźników Powietrznych). W tym miejscu należy zauważyć, iż pozwany przedstawił Sądowi zestawienie ww. kodów wraz z ich tłumaczeniem na język polski.

Pierwszą przyczyną opóźnienia lotu rotacyjnego była pogoda panująca we F., burza, która uniemożliwiła przygotowanie samolotu do wykonania lotu rotacyjnego, a dalsze opóźnienie zostało spowodowane koniecznością oczekiwania samolotu mającego wykonać lot rotacyjny na zgodę na start od kierownictwa lotów (...). Jak słusznie wskazała strona pozwana po dłuższym całkowitym wstrzymaniu operacji lotniczych nie jest możliwe, aby w tej samej chwili wystartowały wszystkie samoloty, które oczekiwały na start, gdyż stanowiłoby to zagrożenie dla bezpieczeństwa w ruchu lotniczym. W tym miejscu należy zwrócić uwagę, że zgodnie z art. 6 ust. 6 rozporządzenia (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, państwa członkowskie powierzyły utworzenie centralnej jednostki ds. zarządzania przepływem ruchu lotniczego (Central Flow Management Unit, CFMU). Aktualnie obowiązuje decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2019/709 z dnia 6 maja 2019 r. w sprawie wyznaczenia menedżera sieci ds. funkcji sieciowych zarządzania ruchem lotniczym (ATM) w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, która wyznacza na tę funkcję (...). Decyzje (...) kierują ruchem lotniczym w E., co pozwala na skoordynowanie działań lokalnych organów kontroli ruchu lotniczego (np. polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej oraz jej odpowiedników na planowanej trasie połączenia lotniczego). Pozwany przedłożył Sądowi oficjalne depesze slotowe otrzymane właśnie od (...), z których wynika, że był zobowiązany do opóźnienia momentu startu lotu z F. do W.. Ta okoliczność spowodowała opóźnienie przylotu samolotu do W., a konsekwencji również opóźnienie wylotu z W. i przylotu do F. oraz utratę lotu do L..

Brak możliwości odbycia lotu uwalnia przewoźnika od odpowiedzialności odszkodowawczej, gdy do odwołania lotu doszło wprawdzie po ustaniu niekorzystnych warunków pogodowych, lecz w bezpośrednim związku z wcześniej występującymi ograniczeniami w startowaniu i lądowaniu samolotów.

Służby zarządzające ruchem lotniczym na danym lotnisku posiadają wyłączną kompetencję do oceny warunków pogodowych na tym lotnisku. Ich decyzje są wiążące dla przewoźników lotniczych, którzy muszą się tym decyzjom

podporządkować. Z tego powodu następcze badanie warunków pogodowych panujących w dniu 3 czerwca 2019 r. na lotnisku we F. nie ma znaczenia. Warunki te zostały już ocenione przez służby zarządzające ruchem lotniczym, a pozwany miał obowiązek dostosować się do podjętej przez nie decyzji.

Trudności w odczytaniu okoliczności wynikających z wydruków nie nastręcza także dowód w postaci wyciągu z systemu meteorologicznego (...). Wydruk ten, co do okoliczności z niego wynikających, jest jasny i czytelny. W sposób jednoznaczny – z uwzględnieniem czasu lokalnego – wydruk ten przedstawia historyczny stan pogody nad F. w dniu 3 czerwca 2019 r. Z treści wydruku wynika, że o godz. 11:00, 13:20, 14:20 UTC zarejestrowano burze z wyładowaniami atmosferycznymi nad lotniskiem we F... Powyższe znajduje również potwierdzenie w mapie meteorologicznej z dnia 3 czerwca 2019 r. dla okolic lotniska we F..

Wydruki z depesz slotowych przedstawione przez pozwanego potwierdzają okoliczności wynikające z wyciągu z systemu meteorologicznego (...) w zakresie zjawisk pogodowych.

Okoliczności wynikające z powyższych dowodów potwierdzone zostały ponadto w wydruku z portalu flightera.net, wskazującego, że w dniu w którym planowano sporny lot, warunki pogodowe spowodowały odwołanie szeregu lotów na lotnisku we F. w związku z występującymi burzami.

Opóźnienie w przylocie nie uprawnia pasażera 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), 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). Przewoźnik lotniczy jest zwolniony z obowiązku wypłaty pasażerom odszkodowania na podstawie art. 5 ust. 1 lit. c i art. 7 rozporządzenia, gdy wykaze, że odwołanie lub opóźnienie lotu wynika z nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków.

Na takie właśnie okoliczności, powoływała się strona apelująca, wskazując, że przyczyną opóźnienia lotu było wystąpienie nad lotniskiem odlotu niekorzystnych warunków pogodowych powodujących utratę slotu lotniczego, co pociągnęło kaskadowo opóźnienie kolejnego lotu wykonywanego tym samym samolotem i utartę lotu do L.. W tych okolicznościach pozwana wykazała ważną przyczynę zwalniającą od odpowiedzialności za opóźniony lot.

Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej w wyroku z dnia 22 grudnia 2008 r. (C-549/07, 114416) wskazał, że wołą ustawodawcy unijnego było wskazanie, że nadzwyczajne okoliczności mogą wystąpić w szczególności w przypadku zdarzeń wymienionych w motywie 14 preambuły Rozporządzenia. Trybunał podkreślił, że okoliczności można uznać za nadzwyczajne, gdy zdarzenie, które - na wzór okoliczności wymienionych w motywie 14 rozporządzenia - nie wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i nie pozwala na skuteczne nad nim panowanie, ze względu na jego charakter i źródło. Trybunał stwierdził zatem, że okoliczności wymienione w motywie 14 Rozporządzenia, tj. m. in. złe warunki meteorologiczne uniemożliwiające wykonanie lotu, stanowią przykład okoliczności, która nie wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności przewoźnika (por. pkt 21, 22 uzasadnienia).

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 (pkt 5.4. zatłoczenie portów lotniczych z powodu niekorzystnych warunków pogodowych).

Zgodzić należy się z pozwanym, że wprowadzenie nawet czasowych ograniczeń w startowaniu lotów, kaskadowo wpływa na płynność ruchu lotniczego, który w przypadku lotnisk o dużym natężeniu ruchu nie może być przywrócony bez odwołania części lotów. Na powyższe przewoźnik nie ma realnego wpływu, gdyż przedmiotowe utrudnienia nie wynikają z możliwości jego przedsiębiorstwa, lecz z przepustowości lotniska.

Na potwierdzenie opóźnienia lotu rotacyjnego poprzedzającego lot W.- F. pozwany przedstawił zapis dziennika pokładowego samolotu wykonującego te połączenia lotnicze, a także fragment publikacji (...), depesze slotowe (...). Co istotne zgodnie z wyrokiem TSUE z dnia 11 czerwca 2020 roku roku w sprawie C- 74/19 przewoźnik lotniczy może powołać się na 'nadzwyczajną okoliczność', która miała wpływ na poprzedni lot obsługiwany przez tego samego przewoźnika za pośrednictwem tego samego statku powietrznego, pod warunkiem że istnieje bezpośredni związek przyczynowy między wystąpieniem owej okoliczności a opóźnieniem, względnie odwołaniem kolejnego lotu.

Jak wskazano pozwany wykazał ważną przyczynę zwalniającą od odpowiedzialności przewoźnika za opóźniony lot, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków (złe warunki meteorologiczne panujące na lotnisku we F. i decyzja kierownictwa lotów o opóźnieniu startu) co uniemożliwiło punktualne wykonanie lotu poprzedzającego pierwszy z lotów powoda. Były to okoliczności, których pozwany nie mógł uniknąć. To bezpośrednio spowodowało opóźnienie lotu z W. do F. i utratę połączenia do L.. Zgodzić należy się z pozwanym , że nawet gdyby przyjąć, że odwołanie lotu stanowiło skutek bardziej skomplikowanych operacji polegających na odwołaniu slotu na wylot w związku ze zmianami organizacyjnymi w ruchu lotniczym, a same warunki pogodowe były okolicznościami pośrednimi, to w dalszym ciągu uznać należałoby, że jest to okoliczność nadzwyczajna na którą pozwany przewoźnik nie miałby wpływu i w celu uniknięcia, której mógłby podjąć środki zaradcze niweczące odwołanie slotu. Sąd odwoławczy nie znalazł podstaw do stwierdzenia, że pozwany posiadał możliwości skorzystania z jakichkolwiek sposobów uniknięcia zakłóceń związanych z warunkami pogodowymi mającymi miejsce w dniu 3 czerwca 2019 roku na lotnisku we F..

W konsekwencji Sąd Okręgowy na podstawie art. 386 § 1 k.p.c. zmienił zaskarżony wyrok i powództwo oddalił. Wobec zmiany rozstrzygnięcia merytorycznego Sąd Okręgowy zmienił również zaskarżony wyrok w zakresie zwrotu kosztów procesu przed Sądem I instancji, uznając, że strona powodowa przegrała postępowanie w całości. Rozstrzygnięcie o kosztach procesu Sąd wydał w oparciu o zasadę odpowiedzialności za jego wynik, na podstawie art. 98 § 1 i 3 k.p.c., zaliczając do kosztów opłatę za czynności profesjonalnego pełnomocnika procesowego, która wyniosła 900 zł, zgodnie z § 2 pkt 3 Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych (Dz. U. z 2018 r. poz. 265) oraz opłatę skarbową uiszczoną za ustanowienie pełnomocnika.

O kosztach postępowania odwoławczego Sąd 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 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). Do kosztów procesu Sąd odwoławczy wliczył ponadto opłatę sądową w wysokości 200 zł uiszczoną przez stronę pozwaną od wywiezionej apelacji.