

**Sygn. akt XXVII Ca 3159/23**

## WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 12 lutego 2024 r.

Sąd Okręgowy w Warszawie XXVII Wydział Cywilny Odwoławczy w składzie:

Przewodniczący:	Sędzia (del.) Anna Perkowska
Protokolant:	Natalia Łuczak

po rozpoznaniu w dniu 12 lutego 2024r. w Warszawie

na rozprawie

sprawy z powództwa (...) w B.

przeciwko (...) w D. Oddziałowi w (...) sp. z o.o. w W.

o zapłatę

na skutek apelacji powoda

od wyroku Sądu Rejonowego dla Warszawy – Mokotowa w Warszawie

z dnia 30 czerwca 2023 r., sygn. akt I C 283/23

1. oddała apelację;

2. zasądza od (...) w B. na rzecz (...) w D. Oddziałowi w (...) sp. z o.o. w W. kwotę 135,00 zł (sto trzydzieści pięć złotych) tytułem zwrotu kosztów postępowania w instancji odwoławczej wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia uprawomocnienia się orzeczenia, którym je zasądzono, do dnia zapłaty.

**Sygn. akt XXVII Ca 3159/23**

## 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<sup>13</sup> § 2 k.p.c. ograniczono uzasadnienie wyroku do wyjaśnienia jego podstawy prawnej z przytoczeniem przepisów prawa.

**Sąd Okręgowy zważył co następuje:**

Apelacja powodowej spółki nie zasługiwała na uwzględnienie i jako bezzasadna podlegała oddaleniu w całości. Sąd odwoławczy wskazuje, że w jego ocenie Sąd Rejonowy nie dopuścił się zarzucanych mu uchybień w interpretacji norm prawnych oraz stanu sprawy, zaś wydane przez ten Sąd rozstrzygnięcie w pełni odpowiada przepisom prawa.

Sąd Okręgowy na początku wskazuje, że Sąd pierwszej instancji w sposób poprawny przeprowadził w sprawie postępowanie dowodowe i na jego podstawie poczynił prawidłowe ustalenia faktyczne, które Sąd odwoławczy przyjmuje za własną podstawę rozstrzygnięcia.

W odniesieniu do rozważań prawnych Sądu Rejonowego, Sąd drugiej instancji wskazuje, iż w całości podzielił on oceny prawne sformułowane przez Sąd pierwszej instancji. Sąd Okręgowy całościowo uznał dokonaną subsumpcję za prawidłową i w pełni akceptuje wydane na ich podstawie rozstrzygnięcie.

Zauważyć należy, że skuteczne postawienie zarzutu naruszenia art. 233 § 1 k.p.c. wymaga wykazania, że sąd uchybił zasadom logicznego rozumowania lub doświadczenia życiowego, to bowiem może być jedynie przeciwstawione uprawnieniu sądu do dokonywania swobodnej oceny dowodów. Nie jest natomiast wystarczające przekonanie o innej - niż przyjął sąd - wadze poszczególnych dowodów i ich odmiennej ocenie przez skarżącego. W judykaturze powszechnie przyjmuje się, że zarzucenie naruszenia zasady swobodnej oceny dowodów nie może polegać na przedstawieniu przez stronę alternatywnego stanu faktycznego, a tylko na podważeniu podstaw tej oceny z wykazaniem, że jest ona rażąco wadliwa lub oczywiście błędna (zob. wyroki Sądu Najwyższego z 12 kwietnia 2001 r., II KKN 588/99; z 2 kwietnia 2003 r., I KKN 160/01; z 15 kwietnia 2004 r., IV CK 274/03; z 29 czerwca 2004 r., II CK 393/03). Jeżeli bowiem z określonego materiału dowodowego sąd wyprowadza wnioski logicznie poprawne i zgodne z doświadczeniem życiowym, to ocena sądu nie narusza reguł swobodnej oceny dowodów (art. 233 § 1 k.p.c.) i musi się ostać, choćby nawet w równym stopniu, na podstawie tego materiału dowodowego, dawały się wysnuć wnioski odmienne. Tylko w przypadku, gdy brak jest logiki w wiązaniu wniosków z zebranymi dowodami lub gdy wnioskowanie sądu wykracza poza schematy logiki formalnej albo, wbrew zasadom doświadczenia życiowego, nie uwzględnia jednoznacznych praktycznych związków przyczynowo-skutkowych, to przeprowadzona przez sąd ocena dowodów może być skutecznie podważona (zob. wyrok Sądu Najwyższego z 27 września 2002 r., II KKN 817/00).

W analizowanej sprawie Sąd odwoławczy nie dostrzegł w rozumowaniu Sądu pierwszej instancji naruszenia zasad swobodnej oceny dowodów na gruncie art. 233 § 1 k.p.c., a zarzuty stawiane przez apelującego nie mogły odnieść postulowanego przezeń skutku. Powód nie przedstawił Sądowi Okręgowemu w istocie żadnych argumentów wskazujących, że Sąd Rejonowy przekroczył granicę swobodnej oceny dowodów. Stanowisko pozwanej stanowi zaś w istocie odmienną, subiektywną ocenę faktów, nie zaś zarzuty naruszenia art. 233 § 1 k.p.c. W przekonaniu bowiem Sądu Okręgowego ocena wyrażona przez Sąd Rejonowy została dokonana na podstawie wszechstronnego rozważenia zebranego w sprawie materiału, przy uwzględnieniu wszystkich przeprowadzonych dowodów i okoliczności mających znaczenie dla oceny ich mocy i wiarygodności. Sąd odwołał się do merytorycznych i rzeczowych argumentów potwierdzających trafność dokonanej oceny. Poczynione ustalenia faktyczne nie wykazują błędów tak faktycznych, ani logicznych, a wyprowadzone przez Sąd wnioski mają należyte umocowanie w zebranych materiałach dowodowych, układają się w logiczną całość, pozostającą w pełnej zgodzie z doświadczeniem życiowym, a przeciwko powyższemu powodowa spółka nie przedstawiła argumentów.

Analizując zarzuty podniesione przez stronę powodową zauważyć również należy, że zasadniczą osią sporu w postępowaniu apelacyjnym było zagadnienie rozłącznego potraktowania przez Sąd Rejonowy dwóch niezależnych przyczyn, które skutkowały powstaniem opóźnienia przedmiotowego lotu pasażerskiego w wymiarze przekraczającym istotną cezurę 3 godzin opóźnienia. W niniejszej sprawie w sposób prawidłowy ustalono bowiem, że przyczynami spóźnionego lądowania samolotu na lotnisku docelowym były trudne warunki atmosferyczne w postaci mgły oraz niskiej widoczności, poniżej limitów operacyjnych na lotnisku w K. podczas lotu na trasie K.-C., których oddziaływanie przełożyło się na wydłużenie czasu przelotu K.-G..

Sąd Okręgowy w pełni podziela rozważania dokonane przez Sąd pierwszej instancji. Niewątpliwie trudne warunki przelotu w postaci zjawisk atmosferycznych negatywnie oddziałujących na wydajność i stabilność lotu, muszą zostać uznane za okoliczności nadzwyczajne oraz wykraczające poza kontrolę przewoźnika w zakresie realizowanej przez niego działalności.

Stosownie do motywu 14 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 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, że w prawie europejskim trudne warunki atmosferyczne wpływające na możliwość kursowania lotów są uznawane za zdarzenia nadzwyczajne, którym przewoźnik, mając na względzie wszelkie dostępne osiągnięcia w dziedzinie komunikacji powietrznej, nie może przeciwdziałać ani na nie wpłynąć. Co istotne, stwierdzić należy, że postrzeganie jako zjawiska nadzwyczajnego negatywnego wpływu warunków atmosferycznych na terminowy przebieg lotu nie może zostać ograniczone do sytuacji gdy opóźniony zostaje sam wylot, na skutek paraliżu funkcjonowania całego systemu lotniczego, czy zwyczajnie oczekiwania na poprawę warunków atmosferycznych. Równie istotny wpływ na przebieg lotu zgodnie z założonym planem mają bowiem takie warunki atmosferyczne, które co prawda nie uniemożliwiają rozpoczęcia lotu w ogóle, ale które nastąpiły na wcześniejszej trasie danego samolotu. Przesłanką odpowiedzialności w sprawie jak niniejsza jest bowiem opóźnienie lotu, nie zaś jego odwołanie, wobec czego nie występują podstawy do różnicowania zjawisk odnotowanych już na lotnisku, od tych które oddziaływały na dany samolot podczas wcześniejszych lotów.

W tym miejscu należy przytoczyć, że zgodnie ze stanowiskiem Trybunału Sprawiedliwości artykuł 5 ust. 3 rozporządzenia w zw. z motywem 14 tego rozporządzenia należy interpretować w ten sposób, że w celu uzyskania zwolnienia z obowiązku wypłaty odszkodowania pasażerom w przypadku dużego opóźnienia lub odwołania lotu obsługujący 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, czego ocena należy do sądu odsyłającego z uwzględnieniem w szczególności sposobu eksploatacji danego statku powietrznego (zob. wyrok Trybunału Sprawiedliwości z 11 czerwca 2020 r., C-74/19). Okoliczność zaś wpływu opóźnienia lotu (...) na trasie K. - C. na lot (...) na trasie K.-G. jest oczywista. Samolot obsługujący lot (...) następnie służył pasażerom lotu (...). Wszelkie zatem opóźnienia wpływające na przelot (...) z konieczności opóźniały kolejne loty, w tym lot (...). Z uwagi na powyższe należy dokonać oceny charakteru opóźnienia lotu K.-C., bowiem kwestia ta wpływa na możliwość uwolnienia się od obowiązku odszkodowawczego przewoźnika.

W tym zakresie należy zauważyć, że pozwana spółka podnosiła, że lot z K. do C. opóźniony został z uwagi na niekorzystne warunki atmosferyczne, tj. niską widoczność i mgłę. Sąd pierwszej instancji prawidłowo ocenił, że okoliczność ta nie stanowiła nadzwyczajnej okoliczności przewidzianej w art. 5 ust. 3 rozporządzenia. Wskazać należy, że nie jest spornym w orzecznictwie, że warunki atmosferyczne mogą stanowić okoliczność, o której mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia (zob. Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z 17 września 2021 r., VI SA/Wa 1514/21, Wyrok Sądu Okręgowego w Warszawie z 30 sierpnia 2021 r., XXVII Ca 1197/21, wyrok Sądu Okręgowego w Warszawie z 12 maja 2021 r. V Ca 1737/20). O powyższym świadczy także bezpośrednio motyw 14 Rozporządzenia wskazujący, że nie można obciążać przewoźnika odpowiedzialnością za złe warunki atmosferyczne.

Powyższa teza o nadzwyczajnym charakterze warunków atmosferycznych jako czynnika nadzwyczajnie wpływającego na lot, potwierdzana jest przez okoliczności faktyczne spraw, w których występuje opóźnienie z tej przyczyny. Nie budzi bowiem wątpliwości, że przewoźnik lotniczy nie ma możliwości technicznych wpływu na stan pogody

na trasie przelotu, jak również daleko idącego uchronienia samolotu od wpływu zjawisk pogodowych na lot, które umożliwiłyby niezakłócony przelot, bez względu na warunki panujące na trasie przelotu. Przeciwno uznaniu przedmiotowej okoliczności za nadzwyczajną nie przemawia również fakt możliwości przewidywania zjawisk pogodowych z wyprzedzeniem, przy pomocy osiągnięć nauk meteorologicznych. Należy bowiem zauważyć, że siatki połączeń wraz z wyznaczonymi godzinami odlotów i przylotów planowane są przez przewoźników lotniczych z dużym wyprzedzeniem względem samego terminu lotu. Podobnie odpowiednio wcześniej pasażerowie dokonują częstokroć nabycia biletów lotniczych na konkretny lot. Wynika to z faktu, że organizacja przelotu pasażerskiego jest zazwyczaj przedsięwzięciem wymagającym odpowiednio wczesnego planowania i organizacji, zarówno za strony przewoźnika, jak i pasażera. Wobec powyższego należy stwierdzić, że zmienność zjawisk pogodowych wyklucza przewidzenie warunków atmosferycznych na danym obszarze z wielotygodniowym wyprzedzeniem, z dużym stopniem pewności, zaś nawet zjawiska typowe dla danego czasu i regionu przewidywane są w zakresie ich prawdopodobieństwa, a nie pewności wystąpienia w ściśle określonym czasie. Wobec powyższego naturalne jest, że w momencie planowania lotu, przewoźnik lotniczy nie ma możliwości wzięcia pod uwagę pewnej wiedzy co do warunków atmosferycznych towarzyszących lotowi, w szczególności gdy trasa lotu obejmuje tak znaczny i zróżnicowany fragment kuli ziemskiej, jak miało to miejsce w przedmiotowej sprawie. Okoliczność ta nie może zaś rodzić po stronie przewoźnika konieczności planowania lotów z dużym zapasem czasowym, ponieważ byłby to środek niewspółmierny, zbytnio obciążający możliwości funkcjonalne linii lotniczych i negatywnie wpływający na jakość usług otrzymywanych przez pasażerów lotów.

W dalszej kolejności wskazać należy, że brak jest podstaw do uznania, że w okolicznościach niniejszej sprawy pozwany nie podjął wszelkich racjonalnych środków mających na celu uniknięcie opóźnienia. Zauważyć należy, że pomimo trudnych warunków lot został zrealizowany, zaś sam wylot z portu startowego nastąpił bez zbędnej zwłoki po ustaniu warunków atmosferycznych uniemożliwiających wylot. Z akt sprawy wynika, że w K. panowała 8 października 2022 r. niska widoczność i mgła, które uniemożliwiały start samolotu. Obsługująca linię spółka nie uzyskała pozwolenia na lot o czasie, bowiem wystartowanie samolotu groziłoby niebezpieczeństwem pasażerów. Zgodnie z (...) o 2.21 UTC lot (...) został objęty ograniczeniami związanymi z przepustowością. Pozwana otrzymała depeszę SAM zobowiązująca ją do opóźnienia lotu na godzinę 4.20 UTC. Niemniej lot został ponownie opóźniony wobec otrzymania depeszy SRM o godzinie 5.31. Lot mógł zacząć być realizowany dopiero o 6.21. Z tych też względów lot rozpoczął się od godziny 6.20 kołowaniem samolotu i o 6.32 mógł wystartować.

Powyższe uznać należało, że pozwany przewoźnik jest zwolniony z odpowiedzialności odszkodowawczej na opóźnienie w wymiarze wynikającym z negatywnego wpływu warunków atmosferycznych na lot. W tym stanie faktycznym, w następstwie zaistniałej okoliczności, zasadnym jest twierdzenie pozwanej, że opóźnienie lotu było spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków. W ocenie Sądu Okręgowego ograniczenie w przestrzeni powietrznej było zdarzeniem nieprzewidywanym, które pozostaje poza zakresem skutecznej kontroli przewoźnika. Widoczność panująca na trasie lotu K. - C. była zbyt niska wobec czego samolot nie mógł wystartować o czasie przewidzianym dla lotu. Widoczność poniżej 500 metrów stanowiła niebezpieczeństwo dla pasażerów lotu. Sąd odwoławczy jest zdania, że przewoźnik udowodnił wystąpienie okoliczności wyłączających jego odpowiedzialność i za niezasadny został oceniony zarzut naruszenia art. 6 k.c.

Przypomnieć należy w tym miejscu pogląd wyrażony przez Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej w wyroku z 11 czerwca 2020 r., sygn. C-74/19, zgodnie z którym z uwagi nie tylko na cel, o którym mowa w motywie 1 Rozporządzenia nr 261/2004, polegający na zapewnieniu wysokiego poziomu ochrony pasażerów, lecz również na brzmieniu art. 5 ust. 3 tego Rozporządzenia, powołanie się na taką nadzwyczajną okoliczność zakłada istnienie bezpośredniego związku przyczynowego między wystąpieniem tej okoliczności, która miała wpływ na poprzedni lot, a opóźnieniem lub odwołaniem kolejnego lotu, czego ocena należy do sądu odsyłającego w świetle znanych mu okoliczności faktycznych i z uwzględnieniem w szczególności sposobu eksploatacji danego statku powietrznego. W niniejszej sprawie stwierdzić zatem należy, że opóźnienie lotu (...) miało wpływ na lot (...) co prowadziło do opóźnienia planowanego lotu K. -G. z 18.50 do godziny około 22. Zaistniała w sprawie nadzwyczajna okoliczność przewidziana przez ustawodawcę unijnego, która wyłączyła odpowiedzialność przewoźnika. Na wcześniejszej trasie samolotu wystąpiły warunki atmosferyczne,

które uniemożliwiły start samolotu. Z tych też względów Sąd Okręgowy nie podzielił zarzutów strony powodowej o naruszeniu art. 5 ust. 3 Rozporządzenie 261/2004 w zw. z motywem 14 tego Rozporządzenia, art. 5 ust. 3 i 1 lit. c w zw. z art. 7 ust. 1 lit. a Rozporządzenia nr 261/2004.

Sąd Okręgowy nie podziela przy tym argumentacji strony powodowej, że wystąpienie mgły na lotnisku w K. uniemożliwiający start samolotu jest zjawiskiem normalnym i przewoźnik organizując lot powinien taką możliwość uwzględnić. Jeszcze raz należy przypomnieć, że planowanie lotów następuje kilka miesięcy przed ich organizacją i nie jest możliwe uwzględnienie podczas planowania rejsów wszystkich zjawisk pogodowych, które mogą zdarzyć się konkretnego dnia. I choć faktycznie w K. zjawiskiem powtarzalnym jest mgła i ograniczona widoczność, to w dacie wylotu samolotu (...) mgła ograniczająca widoczność ma charakter zjawiska atmosferycznego ekstremalnego. Nie jest bowiem częstym wystąpienie takiej mgły, która ogranicza widoczność do poniżej 500 metrów. Z uwagi na bezpieczeństwo rejsu samolot musiał zostać opóźniony. Opóźnienie lotu z przyczyn bezpieczeństwa ma pierwszeństwo przed terminowością przewozu i przewoźnik wyłączony jest z odpowiedzialności za opóźnienie z przyczyn bezpieczeństwa rejsu. Z tych też względów przewoźnik nie jest odpowiedzialny za opóźnienie lotu (...) równoważne opóźnieniu lotu (...).

Z uwagi na powyższe, Sąd Okręgowy orzekł o oddaleniu wywiedzionej apelacji, działając na podstawie art. 385 k.p.c.

O kosztach procesu w instancji odwoławczej orzeczono, w punkcie 2 wyroku, na podstawie art. 98 § 1 i 3 k.p.c. w związku z § 2 pkt 2 w zw. z § 10 ust. 1 pkt 1 Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych.