

## UZASADNIENIE

### **Stan faktyczny:**

1. M. S. zawarł z (...) Publiczna S.A. oddział w Polsce z siedzibą w W. umowę przewozu lotniczego na lot samolotu na trasie W. F. A., W. (...) ( (...)) - L. H. A., L., U. K. ( (...)) nr BA 851 w dniu 16 lutego 2020 r. [okoliczność bezsporna, k. 6]
2. Lot miał się rozpocząć o godzinie 18:40 (19:40 czasu lokalnego) i zakończyć tego samego dnia o godzinie 21:20. Lot z W. do L. odbył się z opóźnieniem, rozpoczął się w dniu 17 lutego 2020 r. o godzinie 10:53 (11:43 czasu lokalnego) a zakończył o godzinie 13:55 [k. 27-28].
3. W dniu 16 lutego 2020 r. na obszarze Anglii jak i pozostałej części Europy, panowały trudne warunki atmosferyczne związane ze sztormem D.. Na lotnisku H. obowiązywały ostrzeżenia pogodowe związane z wichurami i silnym wiatrem. W dniu 15 lutego 2020 r. o godzinie 20:11 wprowadzono ostrzeżenie o wichurach, obowiązujące do godz. 9:00 w dniu 16 lutego 2020 r. W związku z silnymi wiatrami wprowadzono ograniczenia liczby lądowań na lotnisku H. [k.27-41, k. 106-107, k. 115].
4. W dniu 16 lutego 2020 r. na lotnisku H. awaryjnie lądował samolot linii A. (...). Tego dnia awarii uległo także kilka systemów na lotnisku [k. 49-53].
5. Pismem z dnia 17 kwietnia 2020 r. M. S. wezwał B. P. do zapłaty tytułem odszkodowania za opóźniony lot kwoty stanowiącej równowartość 250 EUR [k.8].

Stan faktyczny ustalono w zgodzie z art. 227 k.p.c. Podstawę ustaleń stanowiły dowody z dokumentów prywatnych przedstawionych przez powoda oraz pozwanego. W zakresie, w jakim powołane dokumenty stanowiły podstawę ustaleń faktycznych w sprawie, brak było podstaw do odmówienia im mocy dowodowej.

### **Sąd zważył:**

- I. Pozwany wdając się w spór potwierdził, że lot BA 851 z dnia 16 lutego 2020 r. uległ opóźnieniu, jednakże podniósł, że opóźnienie nastąpiło z przyczyn całkowicie od niego niezależnych [17v-18].
- II. Celem tego postępowania było w pierwszej kolejności ustalenie, czy zaktualizowały się przesłanki odpowiedzialności odszkodowawczej pozwanego.
- III. Art. 5 ust. 1c 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 wskazuje, że w przypadku odwołania lotu, pasażerowie, których odwołanie to dotyczy mają prawo do odszkodowania od obsługującego przewoźnika lotniczego, chyba że zostali poinformowani o odwołaniu co najmniej dwa tygodnie przed planowanym czasem odlotu, albo zostali poinformowani o odwołaniu w okresie od dwóch tygodni do siedmiu dni przed planowym czasem odlotu i zaoferowano im zmianę planu podróży, umożliwiającą im wylot najpóźniej dwie godziny przed planowanym czasem odlotu i dotarcie do ich miejsca docelowego najwyżej cztery godziny po planowym czasie przylotu, lub zostali poinformowani o odwołaniu w okresie krótszym niż siedem dni przed planowanym czasem odlotu i zaoferowano im zmianę planu podróży, umożliwiającą im wylot nie więcej niż godzinę przed planowym czasem odlotu i dotarcie do ich miejsca docelowego najwyżej dwie godziny po planowym czasie przylotu. **Natomiast z ust. 3 powyższego przepisu wynika, iż obsługujący przewoźnik lotniczy nie jest zobowiązany do wypłaty odszkodowania, jeśli może dowieść, że odwołanie jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków.**

IV. Zgodnie z art. 7 ust. 1 lit. a) - c) rozporządzenia nr 261/04, w przypadku odwołania do powyższego artykułu, pasażerowie otrzymują odszkodowanie w wysokości 250 EUR dla wszystkich lotów o długości do 1500 kilometrów, w wysokości 400 EUR dla wszystkich lotów o długości od 1500 do 3500 kilometrów oraz 600 EUR dla wszystkich innych lotów niż loty określone w lit. a) lub b).

V. Jak orzekł Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej w wyroku w sprawach połączonych C-402/07 i C-432/07, „Artykuły 5, 6 i 7 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że do celów stosowania prawa do odszkodowania pasażerów opóźnionych lotów można traktować jak pasażerów odwołanych lotów oraz że mogą oni powoływać się na prawo do odszkodowania przewidziane w art. 7 tego rozporządzenia, **jeżeli z powodu tych lotów poniosą stratę czasu wynoszącą co najmniej trzy godziny, czyli jeżeli przybędą do ich miejsca docelowego co najmniej trzy godziny po pierwotnie przewidzianej przez przewoźnika lotniczego godzinie przylotu**. Niemniej takie opóźnienie nie rodzi po stronie pasażerów prawa do odszkodowania, jeżeli przewoźnik lotniczy jest w stanie dowieść, że odwołanie lub duże opóźnienie lotu jest **spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków**, to jest okoliczności, które pozostają poza zakresem skutecznej kontroli przewoźnika lotniczego”.

VI. Jak wskazano w 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), **w celu uzyskania zwolnienia z obowiązku wypłaty odszkodowania przewoźnik musi zatem jednocześnie wykazać:** istnienie nadzwyczajnych okoliczności i związek między zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności a opóźnieniem lub odwołaniem, oraz fakt, że takiego opóźnienia lub odwołania nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków.

VII. Trybunał Sprawiedliwości w wyroku z 22 grudnia 2008 r. w sprawie C-549/07 wskazał, że samo zaistnienie zdarzenia, wskazanego w punkcie 14 preambuły, nie pozwala na przyjęcie, iż w sprawie wystąpiły nadzwyczajne okoliczności w rozumieniu rozporządzenia. „Okoliczności związane z takim zdarzeniem mogą zostać uznane za „nadzwyczajne” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 tylko wówczas, gdy odnoszą się do zdarzenia, które - na wzór okoliczności wymienionych we wspomnianym motywie - nie wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i nie pozwala na skuteczne nad nim panowanie, ze względu na jego charakter lub źródło”.

VIII. Dokonując oceny, czy zaistniałe w konkretnym wypadku okoliczności, które spowodowały odwołanie bądź opóźnienie lotu, mają nadzwyczajny charakter, należy odwołać się do preambuły Rozporządzenia, z której wynika, iż 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 (pkt. 14 preambuły). Nadto za nadzwyczajne okoliczności powinno się uważać sytuację, gdy decyzja kierownictwa lotów w stosunku do danego samolotu spowodowała danego dnia powstanie dużego opóźnienia, przełożenie lotu na następny dzień albo odwołanie jednego lub więcej lotów tego samolotu pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków przez zainteresowanego przewoźnika, by uniknąć tych opóźnień lub odwołań lotów (pkt. 15 preambuły).

IX. W przedmiotowej sprawie pozwany wykazał, że przyczyną opóźnienia lotu były okoliczności nadzwyczajne, niezależne od niego w postaci trudnych warunków atmosferycznych i związanych z tym ograniczeń ruchu lotniczego, awarii systemów i programów na lotnisku H. oraz konieczności awaryjnego lądowania na lotnisku H. samolotu linii A. A.. Innymi słowy, pozwana skutecznie wykazała zaistnienie wszystkich przesłanek warunkujących oddalenie powództwa: istnienie nadzwyczajnych okoliczności i związek między zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności a

opóźnieniem oraz fakt, że takiego opóźnienia nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków.

X. Powód przeczył tym twierdzeniom, wskazując, że prawdziwą przyczyną przeniesienia lotu na następny dzień był między innymi czas pracy załogi pokładowej oraz ciasno zorganizowane siatki lotów w rotacji [k. 62-65]. Powód jednak nie udowodnił swoich twierdzeń, pozostając jedynie na przypuszczeniach, choć to na nim spoczywał ciężar dowodu w tym zakresie, stosownie do regulacji art. 6 k.c. Z drugiej strony, pozwany skutecznie ww. argumentację odparł [k. 105-107, k. 115].

XI. Z tych względów powództwo zostało oddalone. W kwestii zarzutu strony powodowej co do wadliwości umocowania pełnomocnika pozwanego [k. 59], Sąd w pełni podziela stanowisko strony pozwanej [k. 104v-105].

XII. O kosztach procesu orzeczono na podstawie art. 98 k.p.c. Zasądzana na rzecz pozwanego kwota to wynagrodzenie pełnomocnika pozwanego w wysokości 270 zł zgodnie z §2 pkt 3 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności adwokackie; Dz.U. z 2018 r. poz. 1800.

**Zarządzenie: (...)**