

**Sygn. akt V Ca 1775/19**

## WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 20 lutego 2020 r.

Sąd Okręgowy w Warszawie V Wydział Cywilny Odwoławczy w składzie:

Przewodniczący:	<b>Sędzia Agnieszka Łukaszuk</b>

po rozpoznaniu w dniu 20 lutego 2020 r. w Warszawie

na posiedzeniu niejawnym

sprawy z powództwa P. G., I. G., K. G., M. G.

przeciwko (...) sp. z o.o. z siedzibą w W.

o zapłatę

na skutek apelacji pozwanego

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

z dnia 20 grudnia 2018 r., sygn. akt II C 2307/18

1. oddala apelację,

2. zasądza od (...) sp. z o.o. z siedzibą w W. na rzecz P. G., I. G., K. G., M. G. kwoty po 450 (czterysta pięćdziesiąt) złotych tytułem zwrotu kosztów postępowania w instancji odwoławczej.

**Sygn. akt V Ca 1775/19**

## UZASADNIENIE

Pozwem wniesionym w dniu 30 marca 2018 r. strona powodowa: P. G., I. G., K. G. oraz M. G. zażądała zasądzenia od (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W. kwoty 1600 Euro (po 400 euro dla każdego z nich) wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia wniesienia pozwu do dnia zapłaty tytułem odszkodowania za opóźniony lot, a także o zasądzenie od pozwanej na rzecz powodów zwrotu kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

W odpowiedzi na pozew (...) Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W. wniosła o oddalenie powództwa w całości i zasądzenie od każdego z powodów na rzecz pozwanego kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego.

**Wyrokiem z dnia 20 grudnia 2018 r. Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie w pkt I zasądził od (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością w W. na rzecz P. G., I. G., K. G. i M. G. kwoty po 400,00 Euro wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 30 marca 2018 do dnia zapłaty; w pkt II zasądził od (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością w W. na rzecz P. G., I. G., K. G. i M. G. kwoty po 947,00 zł (dziewięćset czterdzieści siedem złotych) tytułem**

***zwrotu kosztów procesu, w tym kwoty po 900,00 zł (dziewięćset złotych) tytułem zwrotu kosztów zastępstwa procesowego.***

Uzasadniając powyższe rozstrzygnięcie Sąd Rejonowy wskazał, iż powództwo podlegało uwzględnieniu w całości na podstawie Rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 roku 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 (Dz. U. UE L z dnia 17 lutego 2004 r.). Sąd pierwszej instancji wskazał, że na kanwie niniejszej sprawy bezsporne było to, że powodowie byli pasażerami spornego lotu oraz, że opóźnienie wyniosło ponad 3 godziny. W świetle tych okoliczności uznać należało zasadność powództwa w całości. W ocenie Sądu Rejonowego strona pozwana nie wykazała również, że spełnione zostały przesłanki, o których mowa w art. 5 ust. 3 Rozporządzenia WE nr 261/04, które wyłączałyby odpowiedzialność odszkodowawczą przewoźnika.

***Apelację od wyroku Sądu Rejonowego wniósł pozwany, zaskarżając wyrok w całości i zarzucając mu:***

- naruszenie przepisów prawa materialnego, to jest art. 5 ust. 3 Rozporządzenia (WE) 261/2004 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 (zwanego dalej Rozporządzeniem), poprzez jego błędną wykładnię i w konsekwencji nieprawidłowe jego niezastosowanie, a polegające na wadliwym uznaniu, że przewoźnik lotniczy zobowiązany jest do posiadania z góry określonej rezerwy czasowej pozwalającej mu na wykonanie lotu w razie zajścia nadzwyczajnych okoliczności, podczas gdy zgodnie z wiążącą wykładnią przepisów Rozporządzenia ustaloną przez Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej od przewoźnika lotniczego nie można wymagać w sposób ogólny i jednolity minimalnej rezerwy czasowej pozwalającej na wykonanie lotu;
- naruszenie przepisów postępowania, to jest art. 233 § 1 k.p.c., poprzez swobodne i dowolne przyjęcie, że pozwany nie wykazał, iż nie dysponował samolotem zastępczym lub, że nie mógł pozyskać takiego od innego przewoźnika, podczas gdy flota statków powietrznych pozwanego składa się z jednego samolotu, a pozyskanie w trybie pilnym samolotu zastępczego na zasadach najmu krótkoterminowego w okresie szczytu wakacyjnego (sierpień 2017) jest niemożliwe;
- naruszenie przepisów postępowania, to jest art. 233 § 1 k.p.c., poprzez dowolne i sprzeczne z zasadami logiki przyjęcie, że pozwany nie dysponował żadną rezerwą czasową pozwalającą na wykonanie lotu pomimo zajścia okoliczności nadzwyczajnych, albowiem boarding na lot z H. miał się rozpocząć o godzinie 01. 20 czasu lokalnego tj. 10 minut przed planowanym przylotem samolotu, który miał ten lot wykonać i nie wzięcie pod uwagę faktu, że boarding nie rozpoczął się wcześniej, albowiem wiadomym już było, że wskutek sytuacji pogodowej na lotnisku w P. lot ulegnie opóźnieniu.

Wobec powyższych zarzutów apelujący wniósł o zmianę zaskarżonego wyroku poprzez oddalenie powództwa w całości, ewentualnie o uchylenie zaskarżonego wyroku w całości i przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania Sądowi pierwszej instancji. Pozwany wniósł również zasądzenie do powodów na rzecz pozwanego kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego przez adwokata, za obie instancje wedle norm przepisanych.

***Sąd Okręgowy zważył, co następuje:***

***Apelacja jako bezzasadna podlegała oddaleniu, albowiem zarzuty w niej podniesione nie zasługiwały na uwzględnienie.***

Sąd II instancji nie prowadził postępowania dowodowego, zatem na podstawie art. 505<sup>13</sup> § 2 k.p.c. uzasadnienie wyroku obejmować będzie wyjaśnienie podstawy prawnej rozstrzygnięcia z przytoczeniem przepisów prawa. W postępowaniu uproszczonym apelacja może być oparta jedynie na zarzucie naruszenia prawa materialnego przez

błędną jego wykładnię lub niewłaściwe zastosowanie oraz zarzucie naruszenia przepisów postępowania, jeżeli mogło ono mieć wpływ na wynik sprawy (art. 505<sup>9</sup> § 1 pkt 1 i pkt 2 k.p.c.).

Zaskarżone orzeczenie należało uznać za prawidłowe i stanowiące wynik właściwej oceny zebranego materiału dowodowego. Sąd Okręgowy podziela poczynione przez Sąd Rejonowy ustalenia, a w konsekwencji przyjmuje je za własne. W przedmiotowej sprawie stan faktyczny został ustalony przez Sąd Rejonowy prawidłowo, zgodnie z zasadą swobodnej oceny dowodów, która wymaga, aby sąd oceniał materiał dowodowy w sposób logiczny, spójny i zgodny z zasadami doświadczenia życiowego.

Wbrew stanowisku skarżącego, Sąd I instancji nie dopuścił się w niniejszej sprawie naruszenia przepisów postępowania, w szczególności postępowania dowodowego. Zdaniem Sądu odwoławczego Sąd Rejonowy nie dopuścił się naruszenia reguł określonych w art. 233 § 1 k.p.c. Przypomnienia wymaga, iż nie czyni skutecznym zarzutu naruszenia w/w przepisu przedstawianie przez skarżącego własnej wersji stanu faktycznego w sprawie, opartej na dokonanej przez siebie odmiennej ocenie dowodów, a nawet możliwość w równym stopniu wyciągnięcia na podstawie tego samego materiału dowodowego odmiennych wniosków (vide: wyrok Sądu Najwyższego z dnia 6 listopada 1998 r., III CKN 4/98).

Kwestią sporną w niniejszej sprawie było to, czy opóźnienie powstałe wskutek usterki technicznej oraz warunków pogodowych samolotu, który wcześniej odbywał lot na trasie H. – W. stanowiło nadzwyczajną okoliczność wyłączającą obowiązek pozwanego wypłaty na rzecz pasażerów opóźnionego lotu odszkodowania oraz czy przewoźnik mógłby opóźnienia uniknąć, gdyby podjął w tym celu wszelkie racjonalne środki. Apelujący podniósł również, iż Sąd Rejonowy błędnie uznał, że pozwana spółka nie dysponowała jakąkolwiek rezerwą czasową niezbędną dla zapobiegnięcia opóźnienia, jak również nie wziął pod uwagę okoliczności, iż pozwany posiada jedynie jeden samolot i nie miał możliwości szybkiego pozyskania samolotu zastępczego.

Strona powodowa opierała swoje roszczenie na regulacji zawartej w Rozporządzeniu (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 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 295/91. W myśl art. 5 ust. 1 lit. c Rozporządzenia w przypadku odwołania lotu, pasażerowie, których to odwołanie dotyczy mają prawo do odszkodowania od obsługującego przewoźnika lotniczego z wyjątkami przewidzianymi w tym przepisie. Stosownie do art. 7 ust. 1 Rozporządzenia pasażerowie otrzymują odszkodowanie w wysokości: a) 250 EUR dla wszystkich lotów o długości do 1.500 kilometrów; b) 400 EUR dla wszystkich lotów wewnątrzspółnotowych dłuższych niż 1.500 kilometrów i wszystkich innych lotów o długości od 1.500 do 3.500 kilometrów; c) 600 EUR dla wszystkich innych lotów niż loty określone w lit. a) lub b). Przy określaniu odległości, podstawą jest ostatni cel lotu, do którego przybycie pasażera nastąpi po czasie planowego przylotu na skutek opóźnienia spowodowanego odmową przyjęcia na pokład lub odwołaniem lotu. Powołane przepisy Rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że do celów stosowania prawa do odszkodowania, pasażerów opóźnionych lotów należy traktować jak pasażerów odwołanych lotów oraz że mogą oni powoływać się na prawo do odszkodowania przewidziane w art. 7 tego Rozporządzenia, jeżeli z powodu w/w lotów poniosą stratę czasu wynoszącą co najmniej trzy godziny, tzn. 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 było 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 (zob. ETS w wyroku z dnia 19 listopada 2009 r. w sprawach połączonych C-402/07 i C 432/07).

W tym kontekście, w ocenie Sądu Okręgowego, zarzut naruszenia art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 należało uznać za bezzasadny. W wyroku z dnia 4 maja 2017 r., w sprawie C 315/15 Trybunał Sprawiedliwości doszedł do wniosku, że za nadzwyczajne okoliczności w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 można uznać zdarzenia, które ze względu na swój charakter lub swoje źródło nie wpisują się w ramy normalnego wykonywania

działalności danego przewoźnika lotniczego i nie pozwalają na skuteczne nad nim panowanie (zob. podobnie wyroki: z dnia 22 grudnia 2008 r., Wallentin-Hermann, C#549/07, EU:C:2008:771, pkt 23; z dnia 31 stycznia 2013 r., McDonagh, C#12/11, EU:C:2013:43, pkt 29; a także z dnia 17 września 2015 r., van der Lans, C#257/14, EU:C:2015:618, pkt 36).

W ocenie Sądu Okręgowego pozwana Spółka wykazała, że opóźnienie lotu jedynie w pewnej części spowodowane zostało zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, bowiem oprócz swoich twierdzeń strona pozwana nie przedstawiła jakiegokolwiek dowodu, wskazującego na wystąpienie w samolocie usterki technicznej, polegającej na usterce hamulca o charakterze nadzwyczajnym. Warunki meteorologiczne to jednak zdarzenie o charakterze zewnętrznym, na które przewoźnik lotniczy nie miał wpływu i któremu nie mógł zapobiec. Wystąpienie warunków pogodowych uniemożliwiających wystartowanie samolotu i odbycie lotu stanowiło zdarzenie nagłe i nieprzewidywalne, które zaistniało bez woli przewoźnika. Należało wziąć pod uwagę również rygoryzm procedur, które pozwany jest zobowiązany przestrzegać i konieczność zapewnienia przede wszystkim bezpieczeństwa lotów. Pozwany jednak nie udowodnił, że podjął wszelkie racjonalne środki w celu uniknięcia bądź zminimalizowania opóźnienia przedmiotowego rejsu.

Okoliczność posiadania przez pozwaną spółkę jedynie jednego statku powietrznego nie może stanowić o wyłączeniu jego odpowiedzialności za opóźnienia w lotach, jak chce tego apelujący. Spółka decydując się na prowadzenie działalności lotniczego przewozu osób winna zdawać sobie sprawę z odpowiedzialności na niej ciążyącej, także tej wynikającej z braku prawidłowego realizowania swoich zobowiązań względem pasażerów. Uziemienie jedynego samolotu, jaki posiada spółka, nie jest wystarczającą przesłanką do uznania, iż opóźnienie następnego lotu, wykonywanego przez ten właśnie samolot, było spowodowane okolicznością, której nie mógł przeciwdziałać. To spółka zdecydowała się na podjęcie działalności posiadając jedynie jeden samolot, spółka musi ponieść zatem ponosić odpowiedzialność za sytuacje, w których nie może w rozsądnym terminie zniwelować skutków ewentualnego przestoju jedynej maszyny. Przewoźnik nie przeprowadził przy tym żadnego dowodu na okoliczność, że z uwagi na okres wakacyjny nie dysponował zastępczym samolotem, który mógłby wykonać wskazany lot. Nie udowodnił, że nie mógł wykorzystać samolotu udostępnionego mu przez innego przewoźnika z tej samej grupy kapitałowej, bądź zaproponować pasażerom połączenia alternatywnego.

W tym miejscu wskazać należy na obowiązującą w polskim procesie cywilnym tzw. zasadę ciężaru dowodu, zgodnie z którą ciężar udowodnienia faktu spoczywa na osobie, która z faktu tego wywodzi skutki prawne (art. 6 k.c.). Tymczasem chcąc wykazać okoliczności ekskulpujące pozwanego nie sprostał ciężącemu na nim obowiązkowi przedstawienia dowodów potwierdzających fakt, iż do opóźnienia lotu doszło z przyczyn nadzwyczajnych, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia racjonalnych środków. W celu skutecznego powołania się na wyłączenie odpowiedzialności na podstawie art. 5 ust. 3 rozporządzenia, przewoźnik winien był dowieść, że podjął wszystkie racjonalne kroki by uniknąć 14 godzinnego opóźnienia kolejnego lotu.

Brak udowodnienia wskazanych wyżej okoliczności powoduje, że nie można jednoznacznie uznać, że opóźnienie lotu nr (...) w dniu 17 sierpnia 2017 r. było spowodowane okolicznościami nadzwyczajnymi, których przewoźnik lotniczy nie mógł przewidzieć i z odpowiednim wyprzedzeniem im zapobiec. Należy pamiętać, że to na pozwanym przewoźniku lotniczym spoczywa ciężar udowodnienia, że nie jest on zobowiązany do wypłaty rekompensaty przewidzianej w art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 – wynika to wprost z treści art. 5 ust. 3 tego rozporządzenia. Przerzucenie ciężaru dowodu w opisanym wyżej zakresie na przewoźnika lotniczego powoduje, że jeśli przewoźnik lotniczy nie przedstawi dowodów, z których wynika, że opóźnienie samolotu trwające ponad 3 godziny było wynikiem okoliczności o charakterze nadzwyczajnym, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków – brak jest podstaw do zwolnienia go z ciężącego na nim obowiązku wypłacenia odszkodowania przewidzianego w art. 7 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004.

Mając na uwadze powyższe rozważania Sąd Okręgowy oddalił apelację na podstawie art. 385 k.p.c. jako bezzasadną. O kosztach postępowania apelacyjnego orzeczono zgodnie z art. 98 k.p.c. w związku z § 10 ust. 1 pkt. 1 w zw. z § 2

pkt. 3 Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych.