

Sygn. akt **XXVII Ca 1821/22**

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 30 sierpnia 2023 r.

Sąd Okręgowy w Warszawie XXVII Wydział Cywilny Odwoławczy w składzie:

Przewodniczący:	Sędzia Joanna Staszewska
Protokolant:	st. sekr. sąd. Agnieszka Skrzeczkowska

po rozpoznaniu w dniu 23 sierpnia 2023r. w Warszawie

na rozprawie

sprawy z powództwa **M. W. i T. W.**

przeciwko (...) z **siedzibą w D. (Z.)**

o zapłatę

na skutek apelacji pozwanego

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

z dnia 14 stycznia 2022 r., sygn. akt I C 1793/21

oddala apelację;

zasądza od (...) z siedzibą w D. (Z.) na rzecz M. W. i T. W. koszty instancji odwoławczej w kwocie 900 (dziewięćset) złotych wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie za czas po upływie tygodnia od dnia ogłoszenia niniejszego wyroku do dnia zapłaty.

Sygn. akt XXVII Ca 1821/22

UZASADNIENIE

Wyrokiem z dnia 14 stycznia 2022 r. Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w W. zasądził od pozwanej (...) z siedzibą w D. na rzecz powodów M. W. i T. W. kwoty po 600 euro z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia 5 kwietnia 2020 r. do dnia zapłaty i obciążył pozwaną kosztami procesu.

Pozwana wniosła apelację, w której zaskarżyła w całości wyrok Sądu Rejonowego z dnia 14 stycznia 2022 r. Zarzuciła naruszenie przepisów prawa materialnego, jak również przepisów postępowania, które miało wpływ na treść wyroku, tj.:

art. 5 ust. 3 w zw. z art. 8 ust. 1 lit. a – c rozporządzenia nr 261/2004 Parlamentu 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, zwanego dalej „rozporządzeniem nr 261/2004”, poprzez niewłaściwe zastosowanie i przyjęcie, że lot powodów (...) z W. do D. w dniu 11 stycznia 2020 roku doznał opóźnienia z przyczyn

innych niż nadzwyczajne i wyłączające odpowiedzialność pozwanej, podczas gdy zdaniem pozwanej lot powodów opóźnienia doznał z powodu niekorzystnych warunków pogodowych panujących w dniu 11 stycznia 2020 roku na lotnisku w D.;

art. 6 ust. 1 lit. a – c oraz art. 8 ust 1 lit. b i c rozporządzenia nr 261/2004 przez błędną wykładnię i przyjęcie, że przewoźnik lotniczy ma obowiązek, także w przypadku lotów łączonych (czyli lotów z przesiadką) zaproponowania pasażerowi już na lotnisku wylotu zmiany planu podróży poprzez przedstawienie lotów alternatywnych oferowanych przez jakiegokolwiek inne linie lotnicze;

art. 233 § 1 w zw. z art. 227 i art. 232 k.p.c. przez przekroczenie granic swobodnej oceny dowodów, wyrażające się w braku logicznej i zgodnej z zasadami doświadczenia życiowego oceny materiału dowodowego w zakresie uznania, że pozwany wykazał jedynie gwałtowne zalania miały wpływ na terminowość lotu.

Apelująca wniosła o zmianę zaskarżonego wyroku w punkcie 1 poprzez oddalenie powództwa każdego z powodów w całości oraz zasądzenie od powodów na rzecz pozwanej kosztów postępowania apelacyjnego, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

Powodowie stoją na stanowisku, że wyrok z dnia 14 stycznia 2022 roku odpowiada prawu i nie zgadzają się z argumentacją zawartą w apelacji pozwanej. Jednocześnie powodowie wnieśli o zasądzenie na ich rzecz od pozwanej kosztów postępowania za obie instancje, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

Sąd Okręgowy zważył, co następuje:

Na wstępie należy wskazać, że niniejsza sprawa została rozpoznana w postępowaniu uproszczonym, dlatego uzasadnienie Sądu odwoławczego ma formę uproszczoną zgodnie

z art. 505¹³ § 2 k.p.c., który stanowi, że jeżeli sąd drugiej instancji nie przeprowadził postępowania dowodowego, uzasadnienie wyroku powinno zawierać jedynie wyjaśnienie podstawy prawnej wyroku z przytoczeniem przepisów prawa.

Apelacja nie zasługuje na uwzględnienie.

Sąd odwoławczy podziela ustalenia faktyczne Sądu Rejonowego i przyjmuje je za własne. Akceptuje również wnioski wywiedzione z tych ustaleń i ocenę prawną przedstawioną przez Sąd pierwszej instancji w uzasadnieniu zaskarżonego wyroku.

Zarzuty podniesione w apelacji są niezasadne.

Sąd pierwszej instancji nie dopuścił się naruszenia art. 233 § 1 k.p.c. Należy mieć na uwadze, że przepis ten przyznaje sądowi swobodę w ocenie zebranego w sprawie materiału dowodowego, a zarzut naruszenia tego uprawnienia tylko wtedy może być uznany

za usprawiedliwiony, jeżeli przedstawione przez sąd rozumowanie jest sprzeczne z regułami logiki bądź z doświadczeniem życiowym. Jeżeli zaś z określonego materiału dowodowego sąd wyprowadza wnioski logicznie poprawne i zgodne z doświadczeniem życiowym, to ocena sądu nie narusza reguł swobodnej oceny dowodów i musi się ostać, choćby w równym stopniu

na podstawie tego samego materiału dowodowego dawały się wysnuć wnioski odmienne. Podkreślić należy, że dla skuteczności zarzutu naruszenia art. 233 § 1 k.p.c.

nie wystarczy twierdzenie o wadliwości dokonanych ustaleń faktycznych, odwołujące się do stanu faktycznego, który w przekonaniu skarżącego odpowiada rzeczywistości. Konieczne jest wskazanie przyczyn dyskwalifikujących postępowanie sądu w tym zakresie.

W szczególności skarżący powinien wskazać, jakie kryteria oceny naruszył sąd przy ocenie konkretnych dowodów, uznając brak ich wiarygodności i mocy dowodowej lub niesłusznie

im je przyznając. Co więcej, skuteczne postawienie takiego zarzutu wymaga wykazania,

że sąd uchybił zasadom logicznego rozumowania lub doświadczenia życiowego, gdyż to jedynie może być przeciwstawione uprawnieniu sądu do dokonywania swobodnej oceny dowodów. Nie jest natomiast wystarczające przekonanie strony o innej, niż przyjął sąd, wadze (doniosłości) poszczególnych dowodów i ich odmiennej ocenie niż ocena sądu. Zwalczenie oceny dowodów nie może polegać tylko na przedstawieniu własnej, korzystnej dla skarżącego wersji ustaleń opartej na jego subiektywnej ocenie, lecz konieczne jest przy posłużeniu się argumentami wyłącznie juredycywnymi wykazanie, że określone w art. 233 § 1 k.p.c. kryteria oceny wiarygodności i mocy dowodów zostały naruszone, co miało wpływ na wynik sprawy. Tego jednak w uzasadnieniu apelacji nie sposób się doszukać.

Zarzuty naruszenia prawa materialnego są niezasadne. Przede wszystkim należy zauważyć, że skarżąca w apelacji popada w pewną sprzeczność. Z jednej strony zarzuca Sądowi Rejonowemu dokonanie nieprawidłowego ustalenia faktycznego, iż pozwana nie zaoferowała powodowi pierwszego możliwego lotu alternatywnego, a z drugiej strony uzasadnia zarzut naruszenia prawa materialnego odwołując się do stanu faktycznego, który zdaniem skarżącej powinien zostać ustalony przez sąd, tj. że pozwana nie może ponosić konsekwencji za niezależne od niej anomalie pogodowe, na skutek których doszło do zalania płyty lotniska. Zarzut naruszenia prawa materialnego ma rację bytu jedynie wówczas, gdy sąd dokonał prawidłowych ustaleń faktycznych, a tylko nie zastosował odpowiednich przepisów prawa materialnego, niewłaściwie je zastosował lub też dokonał błędnej ich wykładni. W takich wypadkach naruszenie prawa materialnego ma charakter pierwotny i może stanowić podstawę zarzutu apelacyjnego. Jeżeli zaś sąd dokona nieprawidłowych ustaleń faktycznych i stosownie do tych ustaleń zastosuje lub pominie określone przepisy prawa materialnego, to naruszenie prawa materialnego ma charakter wtórny, gdyż jest pochodną nieprawidłowych ustaleń faktycznych. W takim przypadku nie następuje naruszenie prawa materialnego w znaczeniu ścisłym, a podnoszenie wówczas takiego zarzutu jest bezprzedmiotowe.

Wbrew zarzutowi skarżącej, Sąd Rejonowy nie naruszył art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004. Przepis ten stanowi, że obsługujący przewoźnik lotniczy nie jest zobowiązany do wypłaty rekompensaty przewidzianej w art. 7, jeżeli może dowieść, że odwołanie jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków. Zgodnie z brzmieniem motywów 14 i 15 oraz art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004, w świetle ich interpretacji dokonanej przez Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej, zwany dalej „TSUE”, przewoźnik lotniczy jest zatem zwolniony z obowiązku wypłaty pasażerom odszkodowania na podstawie art. 7 tego rozporządzenia, jeżeli może dowieść, że odwołanie lub opóźnienie lotu wynoszące co najmniej trzy godziny jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków, i – w przypadku wystąpienia okoliczności nadzwyczajnej – że podjął dostosowane do sytuacji środki, przy użyciu wszystkich zasobów ludzkich i materiałowych oraz środków finansowych, jakimi dysponował, w celu uniknięcia odwołania lub znacznego opóźnienia danego lotu, przy czym nie można wymagać od niego poświęceń niemożliwych do przyjęcia z punktu widzenia możliwości jego przedsiębiorstwa w danym momencie (zob. wyrok z dnia 4 maja 2017 r., C-315/15). Innymi słowy, w przypadku zaistnienia nadzwyczajnej okoliczności warunkiem zwolnienia z obowiązku wypłaty odszkodowania jest wykazanie przez przewoźnika, że przyjął on środki dostosowane do sytuacji w celu uniknięcia odwołania lub znacznego opóźnienia danego lotu w następstwie zaistnienia tej okoliczności (wyroki TSUE: z dnia 26 czerwca 2019 r., C-159/18; z dnia 4 kwietnia 2019 r., C-501/17 i przytoczone tam orzecznictwo).

W ocenie Sądu Okręgowego strona pozwana nie wykazała, że podjęła wszelkie racjonalne środki celem uniknięcia opóźnienia lotu powodów. W okolicznościach tej sprawy niewątpliwie doszło do znacznego opóźnienia w dotarciu do miejsca docelowego, jak i utrudnień z którymi musieli się zmierzyć powodowie, którzy nie otrzymali należytej pomocy od przewoźnika w tej trudnej sytuacji, w której się znaleźli. Pozwana nie zapewniła powodom noclegu w D., zmuszając ich niejako do przebywania na terenie lotniska przez ponad 16 godzin, dając ewentualnie alternatywę, iż mogą poszukiwać noclegu na własną rękę.

Sąd Rejonowy prawidłowo ocenił, że nastąpiła nadzwyczajna okoliczność dotycząca pierwszego odcinka lotu łączonego i że pozwana nie wykazała, iż podjęła środki dostosowane do zaistniałej sytuacji w celu uniknięcia znacznego opóźnienia lotu łączonego. Wbrew twierdzeniu skarżącej, dokonując tej oceny Sąd Rejonowy nie

dopuszczył się naruszenia art. 8 rozporządzenia nr 261/2004. Przepis ten stanowi w ust. 1, że pasażerowie mają prawo wyboru pomiędzy trzema możliwościami, które zostały tam wymienione: po pierwsze, zwrotem kosztów biletu i, w odpowiednim przypadku, lotem powrotnym do miejsca ich pierwotnego wylotu w najwcześniejszym możliwym terminie, po drugie, zmianą planu podróży na porównywalnych warunkach do ich miejsca docelowego na najwcześniejszy możliwy termin, oraz po trzecie, zmianą planu podróży na porównywalnych warunkach do ich miejsca docelowego na późniejszy, dogodny dla nich termin, z zastrzeżeniem dostępności wolnych miejsc. Art. 8 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób,

że zobowiązuje on obsługującego lot przewoźnika lotniczego do przedstawienia odnośnym pasażerom pełnych informacji na temat wszystkich możliwości przewidzianych w tym przepisie, przy czym pasażerowie ci nie mają żadnego obowiązku aktywnego uczestniczenia

w poszukiwaniu informacji w tym celu (wyrok TSUE z dnia 29 lipca 2019 r., C-354/18).

Z motywu 20 rozporządzenia nr 261/2004 wynika, że pasażer powinien zostać w pełni poinformowany o jego prawach, tak aby mógł on skutecznie z nich skorzystać. Oznacza to,

że przewoźnik ma obowiązek udzielenia pasażerowi pomocy w taki sposób, aby umożliwić mu dokonanie skutecznego wyboru w oparciu o udzielone informacje pomiędzy możliwościami wymienionymi w art 8 ust. 1 w lit. a - c rozporządzenia nr 261/2004. W związku z tym to do obsługującego lot przewoźnika lotniczego należy zaoferowanie pasażerowi również wariantu zmiany planu podróży na porównywalnych warunkach do miejsca docelowego na najwcześniejszy możliwy termin, zgodnie z art. 8 ust. 1 lit. b rozporządzenia nr 261/2004. Przedstawiając konkretną propozycję, przewoźnik powinien wziąć pod uwagę i połączyć kilka mających znaczenie, determinujących ją elementów, a w szczególności godzinę przybycia do miejsca docelowego na podstawie zamierzonej zmiany planu podróży, warunki, na jakich może nastąpić zmiana planu podróży, oraz to, czy zmiana planu podróży jest wykonalna za pomocą jego własnych zasobów, czy też wymaga pomocy innego przewoźnika lotniczego, w zależności od jego wolnych miejsc.

Dokonanie przez przewoźnika lotniczego zmiany planu podróży pasażera – ze względu na to, iż na transportujący go statek powietrzny miała wpływ nadzwyczajna okoliczność – polegającej na przekierowaniu go na inny obsługiwany przez tego przewoźnika lot,

co doprowadziło do tego, iż pasażerowie dotarli do miejsca docelowego dzień później, aniżeli było to pierwotnie zaplanowane, nie stanowi „racjonalnego środka” zwalniającego tego przewoźnika z obowiązku wypłaty odszkodowania przewidzianego w art. 5 ust. 1 lit. c i art. 7 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004, chyba że plan podróży pasażera nie może zostać zmieniony w inny sposób, za pomocą lotu bezpośredniego lub łączonego obsługiwanego przez tego przewoźnika lub przez innego przewoźnika lotniczego, przylatującego do miejsca docelowego wcześniej niż umożliwia to następny lot danego przewoźnika lotniczego, względnie

że dokonanie takiej zmiany planu podróży stanowiłoby dla tego przewoźnika lotniczego poświęcenie, jakiego nie można od niego wymagać, mając na uwadze możliwości jego przedsiębiorstwa w danym momencie, czego ocena należy do sądu odsyłającego (wyrok TSUE z dnia 11 czerwca 2020 r., C-74/19).

Art. 8 ust. 1 lit. b rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że

w rozumieniu tego przepisu ciężar udowodnienia tego, iż zmiana planu podróży została dokonana na najwcześniejszy możliwy termin, spoczywa na obsługującym lot przewoźniku lotniczym (wyrok TSUE z dnia 29 lipca 2019 r., C-354/18). Pozwana nie sprostала temu ciężarowi. Przedstawiony przez nią dowód w postaci wykazu wszystkich wylotów i przylotów z lotniska w D. wykazał jedynie, że nie było żadnych innych połączeń w tym czasie, czy to z W. do D., czy też z W. do P.. Dowód ten nie jest jednak wystarczający do wykazania, że z lotniska w D., które jest wielkim portem obsługującym połączenia do wielu krajów A., brak było łączonego lotu, obsługiwanego przez pozwaną lub przez innego przewoźnika lotniczego, umożliwiającego powodowi dotarcie na czas na lot przesiadkowy, czy to bezpośrednio do miejsca docelowego wcześniej niż umożliwił to bezpośredni lot zaoferowany przez pozwaną. Pozwany nie wystąpił z jakąkolwiek inicjatywą, aby rozwiązać w sposób najbardziej korzystny zaistniałą sytuację. Pozostawał bierny podczas gdy powodowie przez wiele godzin oczekiwali na jakąkolwiek poprawę sytuacji, tkwiąc na lotnisku.

Staranność wymagana od przewoźnika lotniczego, mająca umożliwić mu uzyskanie zwolnienia z obowiązku wypłaty odszkodowania, zakłada bowiem zastosowanie przez niego wszelkich dostępnych mu środków w celu zapewnienia racjonalnej, zadowalającej i zrealizowanej w możliwie najszybszym terminie zmiany planu podróży, do których to środków należy poszukiwanie innych lotów bezpośrednich lub łączonych obsługiwanych ewentualnie przez innych przewoźników lotniczych należących do tego samego sojuszu lotniczego lub spoza niego, przylatujących do celu wcześniej niż następny lot pozwanego przewoźnika lotniczego. Jedyne w przypadku braku jakichkolwiek wolnych miejsc w ramach innego bezpośredniego lub łączonego lotu umożliwiającego danemu pasażerowi dotarcie do miejsca docelowego wcześniej, niż umożliwia to następny lot pozwanego przewoźnika lotniczego, lub gdy dokonanie takiej zmiany planu podróży stanowi dla tego przewoźnika lotniczego poświęcenie, jakiego nie można od niego wymagać, mając na uwadze możliwości jego przedsiębiorstwa w danym momencie, można byłoby uznać, że wykorzystując w celu dokonania zmiany planu podróży danego pasażera następny obsługiwany przez siebie lot, pozwany przewoźnik lotniczy zastosował wszelkie dostępne mu środki. Pozwana, na której spoczywał ciężar dowodu, takich okoliczności nie wykazała. Jej gołosłowne wywody o braku lotów łączonych realizowanych przez linie lotnicze, z którymi ma podpisane umowy, nie mogły zastąpić dowodu w sytuacji, gdy powód kwestionował twierdzenia pozwanej.

Należy zauważyć, iż ustalenie, czy zaoferowane przez przewoźnika warunki są porównywalne z lotem, który został odwołany, ma charakter ocenny i należy do konkretnego pasażera, a nie do przewoźnika. Pasażer może uznać, że lot łączony, który może nastąpić niezwłocznie, jest atrakcyjniejszy aniżeli wielogodzinne oczekiwanie na lotnisku na następny bezpośredni lot. Jednakże pozwana nie umożliwiła powodowi oceny porównywalności lotów, gdyż zaproponowała tylko jeden, obsługiwany przez siebie bezpośredni lot alternatywny, umożliwiający dotarcie do miejsca docelowego z ponad dwudziestogodzinnym opóźnieniem w stosunku do zaplanowanej godziny przybycia.

Mając na uwadze wszystkie powyższe okoliczności wskazać należy, że pomimo wykazania, iż zalenie lotniska w D. jest niewątpliwie okolicznością nadzwyczajną na którą przewoźnik nie miał żadnego wpływu, to jednak przewoźnik nie wykazał, że podjął wszelkie racjonalne środki celem uniknięcia tak znacznego opóźnienia do jakiego doszło w niniejszej sprawie. Powodowie bowiem zamiast wylądować w miejscu docelowym w dniu 12 stycznia 2020 r. o godzinie 8:00 - wylądowali w P. w dniu 13 stycznia 2022 r. o godzinie 17:32. Pozostając w tzw. międzyczasie przez ponad 16 godzin na lotnisku, bez zapewnienia im miejsca noclegowego.

Nie ulega wątpliwości, że przewoźnik lotniczy już na długo przed terminem lotu powodów wiedział o sytuacji pogodowej, która przyczyniła się do zalania płyty lotniska. Miał świadomość, że samolot, którym mieli lecieć powodowie nie dotrze do W. na czas, a pomimo tego nie czynił żadnych starań aby zbadać możliwości przelotu powodów z W. do D. w sposób alternatywny, tak aby mieli oni możliwość zdążyć na lot przesiadkowy.

Z powyższych względów Sąd Okręgowy oddalił apelację na podstawie art. 385 k.p.c. orzekając o kosztach postępowania odwoławczego na podstawie art. 98 k.p.c. oraz rozporządzenia w sprawie wynagrodzenia zawodowego pełnomocnika, obowiązującego w dacie wniesienia apelacji.