

Sygn. akt V Ca 400/21

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 7 lipca 2021 r.

Sąd Okręgowy w Warszawie V Wydział Cywilny Odwoławczy

w składzie:

Przewodniczący: Sędzia Zbigniew Podedworny

po rozpoznaniu w dniu 7 lipca 2021 r. w Warszawie

na posiedzeniu niejawnym

sprawy z powództwa P. K.

przeciwko (...) S.A. z siedzibą w W.

o zapłatę

na skutek apelacji powoda

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

z dnia 17 sierpnia 2020 r., sygn. akt I C 3813/19

1. zmienia zaskarżony wyrok w ten sposób, że nadaje mu treść:

I. zasądza od (...) S.A. z siedzibą w W. na rzecz P. K. kwotę 250 (dwieście pięćdziesiąt) euro wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie począwszy od dnia 25 stycznia 2019 r. do dnia zapłaty,

II. zasądza od (...) S.A. z siedzibą w W. na rzecz P. K. kwotę 317 zł (trzysta siedemnaście) złotych tytułem zwrotu kosztów procesu, w tym kwotę 287 (dwieście osiemdziesiąt siedem) złotych tytułem zwrotu kosztów zastępstwa prawnego.

2. zasądza od (...) S.A. z siedzibą w W. na rzecz P. K. kwotę 235 (dwieście trzydzieści pięć) złotych tytułem zwrotu kosztów procesu w instancji odwoławczej, w tym kwotę 135 (sto trzydzieści pięć) złotych tytułem zwrotu kosztów zastępstwa prawnego.

Sygn. akt V Ca 400/21

UZASADNIENIE

P. K. wniósł o zasądzenie od (...) S.A. w W. kwoty 250 euro z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od 26 stycznia 2019 roku do dnia zapłaty tytułem odszkodowania za opóźnienie lotu z B. do W..

Pozwany wniósł o oddalenie powództwa w całości podnosząc, że lot z B. do W. był opóźniony z powodu nadzwyczajnych okoliczności.

Wyrokiem z dnia 17 sierpnia 2020 r., sygn. akt I C 3813/19, Sąd Rejonowy dla miasta stołecznego Warszawy w Warszawie

1. oddalił powództwo,

2. zasądził od P. K. na rzecz (...) S.A. w W. kwotę 685,90 zł (sześćset osiemdziesiąt pięć złotych dziewięćdziesiąt groszy) tytułem kosztów procesu;

3. nakazał zwrócić pozwanemu ze Skarbu Państwa - Sądu Rejonowego dla m.st. Warszawy w Warszawie kwotę 601,10 zł (sześćset jeden złotych dziesięć groszy) tytułem niewykorzystanej części zaliczki uiszczonej na poczet kosztów przeprowadzenia dowodu z opinii biegłego.

Sąd pierwszej instancji w oparciu o opinię biegłego sądowego z zakresu lotnictwa ustalił, iż na opóźnienie spornego lotu wpłynęły niekorzystne warunki pogodowe w W.. Zdaniem Sądu wszystkie wskazane okoliczności pozostawały poza kontrolą pozwanego. Nie miał on żadnej możliwości, żeby im przeciwdziałać. Sąd Rejonowy uznał, że pozwany zdołał wykazać, że sporny lot był opóźniony wskutek nadzwyczajnych okoliczności i tym samym skutecznie uwolnił się od obowiązku wypłaty pasażerowi odszkodowania.

Apelację od powyższego orzeczenia wywiódł powód, zaskarżając je w całości, zarzucając mu:

1) naruszenie przepisów prawa materialnego, tj.:

a) art. 5 ust. 3 w zw. z punktem 1 i 4 preambuły 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, uchylającego rozporządzenie (EWG) nr 295/91, poprzez jego nieprawidłową wykładnię, polegającą na przyjęciu, że okoliczności mające miejsce w czasie poprzednich lotów i wpływające na nieznaczne w opóźnienie kolejnych lotów mieszczą się w zakresie pojęcia nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków, co jest wynikiem ograniczenia się do literalnego brzmienia przepisu, z pominięciem wykładni systemowej i funkcjonalnej;

2) naruszenie przepisów postępowania, tj.:

a) art. 233 § 1 k.p.c. poprzez przekroczenie przez Sąd granic swobodnej oceny dowodów polegające na wyprowadzeniu w oparciu o materiał dowodowy przedstawiony przez Pozwaną wniosku, że spełniła ona ciężący na niej obowiązek podjęcia wszelkich racjonalnych środków i nie miała realnej możliwości uniknięcia opóźnienia, podczas gdy w przypadku racjonalnego zaplanowania siatki lotów w ogóle nie doszłoby do powstania opóźnienia w czasie przedmiotowego lotu.

b) art. 233 § 1 k.p.c. poprzez przekroczenie przez Sąd granic swobodnej oceny dowodów polegające na braku wzięcia pod uwagę, iż pozwana przedstawiła jedynie okoliczności które miały wpływ na opóźnienie lotu. Podczas gdy jedną z przesłanek zwolnienia się z wypłaty odszkodowania jest przedstawienie jakie czynności podjęto celem uniknięcia powstającego opóźnienia, czego pozwana w niniejszej sprawie nie wykazała.

Jednocześnie apelujący wniósł o zmianę wyroku poprzez zasądzenie od pozwanej na rzecz powoda kwoty 250 euro wraz z odsetkami od dnia 26 stycznia 2019 r. do dnia zapłaty, oraz zasądzenie od Pozwanej na rzecz Powoda zwrotu kosztów postępowania za obie instancje, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

W odpowiedzi na apelację pozwany wniósł o jej oddalenie i zasądzenie od powoda kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

Sąd Okręgowy zważył, co następuje:

Apelacja zasługuje na uwzględnienie w całości.

Istota zagadnienia, które zdeterminowało rozstrzygnięcie w niniejszej sprawie, sprowadza się do odpowiedzi na pytanie, czy w niniejszej sprawie zasły przesłanki zwalniające pozwanego od odpowiedzialności odszkodowawczej

za opóźniony lot, tj. zaistnienia ograniczonej przepustowości portu lotniczego spowodowanej warunkami atmosferycznymi. Sąd I instancji uznając ww. okoliczność za nadzwyczajną oddalił powództwo.

Sąd Okręgowy oceny tej nie podziela. Zdaniem Sądu Okręgowego, zgromadzony w przedmiotowej sprawie materiał dowodowy oraz już utrwalone w orzecznictwie stanowisko pozwoliły na uznanie, że warunki pogodowe mające wpływ na opóźnienie pierwszego lotu samolotu w harmonogramie lotów rotacyjnych, co przełożyło się na opóźnienie omawianego rejsu nie stanowi okoliczności egzoneracyjnej, której nie dało się w żaden sposób przewidzieć, a zwłaszcza której skutkom dla operacji lotniczej nie dało się zapobiec.

Przy ocenie dochodzonego pozewem roszczenia Sąd II instancji w szczególności miał na uwadze jego podstawę prawną. Jest nią bowiem regulacja zawarta 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 (dalej: Rozporządzenie). W myśl art. 5 ust. 1 lit. c ww. Rozporządzenia w przypadku odwołania lotu, pasażerowie, których to odwołanie dotyczy mają prawo do odszkodowania od obsługującego przewoźnika lotniczego z wyjątkami przewidzianymi w tym przepisie, które nie znajdują zastosowania w niniejszej sprawie. 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.

Zgodnie z utrwaloną linię orzecniczą Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej (dawniej Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości) przepisy przywołanego Rozporządzenia 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 (tak Europejski Trybunał Sprawiedliwości w wyroku z dnia 19 listopada 2009 r. w sprawach połączonych C-402/07 i C 432/07).

Mając powyższe na względzie uznać należało, wbrew stanowisku Sądu I instancji, iż powodowi przysługuje odszkodowanie w kwocie 250 EURO, którego wysokość została określona bezpośrednio w przepisach. Odszkodowanie to jest świadczeniem, którego celem i funkcją jest ryczałtowe zniwelowanie szkody powstałej w wyniku nieprawidłowego (nienależytego) wykonania umowy przewozu lotniczego, zawartej między pasażerem, a przewoźnikiem, poniesionej przez pasażera w związku z odwołaniem/opóźnieniem lotu. Szkada pasażera polega zarówno na straconym czasie i innych niedogodnościach związanych z opóźnieniem lotu – co istotnie stanowi szkodę niemajątkową, niemniej może mieć również charakter szkody majątkowej. Omawiane odszkodowanie ma na celu naprawienie szkody bez konieczności wykazywania zarówno jej rozmiarów, pozostających w normalnym związku przyczynowym z opóźnieniem/odwołaniem lotu, jak też jej charakteru: majątkowego czy też niemajątkowego. Ponadto, wysokość tego roszczenia nie jest uwarunkowana cechami osobistymi uprawnionego pasażera, co niewątpliwie stanowi konieczną cechę zadośćuczynienia. Nie są to roszczenia dochodzone z tytułu dokonanego przez pozwanego deliktu. Niewykonanie lotu lub wykonanie go w innych godzinach niż wcześniej z pasażerem uzgodnione zdecydowanie bardziej podobne jest do niewykonania/nienależytego wykonania umowy, podlegającego reżimowi odpowiedzialności kontraktowej.

Nie umknęła przy tym uwadze Sądu Okręgowego treść wyroku z dnia 4 maja 2017 r., w sprawie C 315/15, w którym to 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., W.-H., C#549/07, EU:C:2008:771, pkt 23; z dnia 31 stycznia 2013 r., M., C#12/11, EU:C:2013:43, pkt 29; a także z dnia 17 września 2015 r., v., C#257/14, EU:C:2015:618, pkt 36).

Tym samym, w treści art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 przewidziano, że obsługujący przewoźnik lotniczy nie jest zobowiązany do wypłaty rekompensaty przewidzianej w art. 7, jeżeli może dowieść, iż odwołanie lotu zostało 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". Podkreślenia wymaga, że wobec otwartego charakteru ww. katalogu, zwolnienie przewoźnika od obowiązku wypłaty zryczałtowanego odszkodowania może mieć miejsce także z innych przyczyn, niemniej jednak zawsze muszą mieć one w stosunku do przewoźnika lotniczego charakter zewnętrzny.

Wobec treści wskazanych wyżej przepisów zasadne jest stanowisko, że pozwana spółka nie dowiodła, iż opóźnienie lotu było spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności w rozumieniu art. 5 ust. 3 ww. Rozporządzenia, które uwalniałyby przewoźnika od obowiązku wypłaty odszkodowania. Zgodnie z utrwalonym orzecnictwem 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, jako nieodłączny element, w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i nie pozwalają mu na skuteczne panowanie nad nimi, przy czym te dwie przesłanki muszą być spełnione kumulatywnie (wyroki: z dnia 4 kwietnia 2019 r., G., C-501/17, EU:C:2019:288, pkt 20; z dnia 12 marca 2020 r., F., C-832/18, EU:C:2020:204, pkt 38).

Złe warunki atmosferyczne to bez wątpienia okoliczności, na które przewoźnik nie ma wpływu, zatem tego rodzaju siła wyższa może być uznana za nadzwyczajne okoliczności zwalniające przewoźnika z odpowiedzialności, ale jej zaistnienie musi wykazać przewoźnik.

Co prawda, jak ustalił Sąd pierwszej instancji w oparciu o przeprowadzony dowód z opinii biegłego, w dniu 25 stycznia 2019 r. warunki pogodowe miały wpływ na zakłócenia odlotów z portu lotniczego w W.. Jednakże, co również wynikało ze złożonej przez biegłego sądowego opinii, samolot pozwanej spółki w danym dniu wykonał lot na trasie W. – B. – W., i właśnie rejs z W. wyleciał z opóźnieniem wskazanym we (...). Wykazane opóźnienie lotu poprzedzającego przekłada się na konieczność oczekiwania na zgodę kontroli ruchu lotniczego na kolejny start. Co istotne, Sąd Rejonowy ustalił, iż korelacja pomiędzy lotami W. – B., B. – W. jest oczywista i opóźnienie samolotu, który wyleciał z W. i musi do niej wrócić, jest bezpośrednio powiązane z tym drugim lotem.

Należy w tym miejscu powołać na pogląd wyrażony przez Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej w wyroku z dnia 11 czerwca 2020 r., sygn. C -74/19, stosownie do którego, 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 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.

Na gruncie powyższych rozważań stwierdzić należy, że takiego bezpośredniego związku pozwany nie wykazał, a to na nim spoczywał ciężar dowodu w tym zakresie. W tym miejscu należy podkreślić, iż pozwany nie wykazał, iż lot B. – W. był opóźniony bezpośrednio z powodu trudnych warunków pogodowych, a nie ze względu na opóźnione przybycie samolotu z poprzedniego lotu.

Do przyjęcia, iż nastąpiła nadzwyczajna okoliczność, której nie można było uniknąć, pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków, nie jest istotne to, czy dana przyczyna powodująca opóźnienie nastąpiła w jednym z poprzedzających lotów w rotacji, czy bezpośrednio w locie, który doznał opóźnienia ponad 3 godziny. Istotne jest bowiem wyłącznie to, czy w konkretnym łańcuchu przyczyn i skutków, które wystąpiły w danej sprawie, kolejne elementy składające się na sekwencje tego łańcucha miały charakter nadzwyczajny (nie można było ich uniknąć, pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków). Jeśli odpowiedź będzie pozytywna, to zdarzenia składające się na sekwencje łańcucha przyczynowo - skutkowego należy zakwalifikować jako okoliczność nadzwyczajną, zwalniającą przewoźnika z odpowiedzialności. Natomiast w niniejszej sprawie taka sytuacja nie wystąpiła. Nawet bowiem w przypadku przyjęcia, że lot poprzedzający został opóźniony, to brak jest dowodów wskazujących na to, że pozwany nie mógł uniknąć opóźnienia, pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków. To na przewoźniku spoczywa obowiązek zaplanowania siatki lotów w taki sposób, aby wykonać rejs zgodnie z ramami czasowymi. Przewoźnik lotniczy, ponieważ jest zobowiązany do podjęcia wszelkich racjonalnych środków w celu uniknięcia nadzwyczajnych okoliczności, powinien rozsądnie na etapie planowania lotu uwzględnić ryzyko opóźnienia związanego z ewentualnym zaistnieniem takich okoliczności. Powinien w związku z tym przewidzieć określoną rezerwę czasu pozwalającą mu, w miarę możliwości, na wykonanie całego lotu po ustaniu nadzwyczajnych okoliczności (wyrok Trybunału Sprawiedliwości z 2011-06-12, C-294/10). Planowanie częstotliwości rejsów samolotu i minimalnych przerw w ich odbywaniu należy bowiem do przewoźnika lotniczego. Jest sposobem organizowania prowadzonej działalności przez przewoźnika lotniczego, dlatego pozostaje pod jego kontrolą. Nie można zatem w skutkach sposobu planowania rotacji samolotu przez skarżącego upatrywać okoliczności wyłączających jego odpowiedzialność odszkodowawczą za opóźnienie lotu.

Realizowanie lotów rotacyjnych jest decyzją przewoźnika, wpisującą się w ramy normalnego wykonywania prowadzonej działalności. Ryzyko, które linia lotnicza świadomie akceptuje korzystając z samolotów na kilku trasach lotniczych w rotacyjnym harmonogramie lotów, nie może zostać przeniesione na pasażerów tych lotów, a obciąża pozwanego jako przedsiębiorcę jako następstwo normalnego wykonywania działalności przedsiębiorstwa lotniczego.

Nie można również stracić z pola widzenia treści obowiązującej w polskim procesie cywilnym tzw. zasady 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 ciężarowi przedstawienia dowodów potwierdzających fakt, iż do opóźnienia lotu doszło z przyczyn nadzwyczajnych, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia racjonalnych środków.

Tym samym uzasadniony okazał się zarzut dotyczący naruszenia przez Sąd Rejonowy art. 233 k.p.c., jak również art. 5 ust.3 wskazanego rozporządzenia. W konsekwencji Sąd Okręgowy uznał, iż powód w sposób wystarczający wykazał, że ziściły się przesłanki do przyznania mu odszkodowania na podstawie art. 7 powołanego rozporządzenia. Leciał bowiem lotem opóźnionym o ponad ok. 3 godziny, a dystans mieścił się w przedziale do 1.500 kilometrów, co uzasadniało zasądzenie na jego rzecz odszkodowania w wysokości 250 euro.

W przedmiocie odsetek orzeczono na podstawie art. 481 §1 k.c. zgodnie z żądaniem pozwu, zasądzając odsetki od dnia 25 stycznia 2019 r., tj. od dnia w którym nastąpiła szkoda, albowiem jak wynika z treści art. 7 rozporządzenia 261/2004 przewoźnik winien wypłacić odszkodowanie bez wezwania, zatem niezwłocznie po zaistnieniu zdarzenia będącego podstawą roszczenia. W związku z powyższym roszczenie dotyczące odszkodowania jest wymagalne po zaistnieniu zdarzenia uprawniającego do wypłaty odszkodowania (art. 187 § 1 pkt 1¹ k.p.c.).

Mając na uwadze powyższe Sąd Okręgowy stwierdził, że zachodzą podstawy do uwzględnienia apelacji, wobec czego na podstawie art. 386 § 1 k.p.c. zmienił zaskarżony wyrok uwzględniając roszczenie pozwu.

Konsekwencją wydania orzeczenia reformatoryjnego była konieczność zmiany rozstrzygnięcia także w przedmiocie kosztów postępowania za I instancję. O kosztach postępowania przed Sądem Rejonowym Sąd Okręgowy orzekł na podstawie art. art. 98 § 1 k.p.c., zgodnie z zasadą odpowiedzialności za wynik sporu. Na koszty te złożyły się opłata od pozwu w wysokości 30 zł, opłata skarbową od pełnomocnictwa w wysokości 17 zł oraz wynagrodzenie pełnomocnika

ustalone zgodnie z § 2 pkt 2 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności adwokackie.

O kosztach postępowania w instancji odwoławczej Sąd Okręgowy również orzekł na podstawie art. 98 § 1 k. p. c. Na koszty te złożyły się opłata od apelacji w wysokości 100 zł oraz wynagrodzenie pełnomocnika profesjonalnego ustalone na podstawie § 10 ust. 1 pkt. 1

w zw. z § 2 pkt 2 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności adwokackie.