

Sygn. akt **XXVII Ca 4049/16**

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 19 września 2017 r.

Sąd Okręgowy w Warszawie XXVII Wydział Cywilny - Odwoławczy w składzie:

Przewodniczący:	SSO Małgorzata Szymkiewicz - Trelka (spr.)
Sędziowie:	SO Grzegorz Tyliński SR del. Tomasz Niewiadomski
Protokolant:	sekr. sądowy Agnieszka Skrzeczkowska

po rozpoznaniu w dniu 19 września 2017r. w Warszawie

na rozprawie

sprawy z powództwa **Z. M.**

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 6 lipca 2016 r., sygn. akt II C 2479/15

1. oddala apelację;
2. zasądza od Z. M. na rzecz (...) S.A. z siedzibą w W. kwotę 600 (sześćset) złotych tytułem zwrotu kosztów zastępstwa procesowego w instancji odwoławczej.

Sygn. akt **XXVII Ca 4049/16**

UZASADNIENIE

Pozwem z dnia 17 czerwca 2015 r. Z. M. domagał się zapłaty od (...) SA z siedzibą w W. kwoty 400 euro tytułem zryczałtowanego odszkodowania za opóźnienie lotu nr (...) w dniu 25 lipca 2014 r. z K. do D. na podstawie Rozporządzenia UE nr 261/2004 oraz odsetek za opóźnienie od dnia 20 marca 2015 r. do dnia zapłaty i zasądzenia kosztów procesu według norm przepisanych.

W dniu 29 czerwca 2015 r. wydano nakaz zapłaty w postępowaniu upominawczym, zgodnie z żądaniem pozwu.

W sprzeciwie od nakazu zapłaty pozwana wniosła o oddalenie powództwa w całości i zasądzenie kosztów procesu według norm przepisanych.

Wyrokiem z dnia 06 lipca 2016 r. Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie oddalił powództwo, zasądził od powoda na rzecz pozwanego kwotę 600,00 zł tytułem kosztów procesu oraz zasądził od powoda na rzecz Skarbu Państwa - Sądu Rejonowego dla m.st. Warszawy w Warszawie kwotę 1261,12 zł tytułem niewiszczonych kosztów sądowych.

Podstawą wydania powyższego rozstrzygnięcia były następujące ustalenia faktyczne i rozważania prawne Sądu Rejonowego:

W dniu 25 lipca 2014 r. był realizowanym przez (...) S.A. lot numer (...), nr rej. samolotu (...) z W. do K.. Ten sam samolot i załoga mieli wykonać lot z K. do D. nr lotu (...), na który rezerwację posiadał Z. M.. Planowane lądowanie rejsu (...) w K.: godz. 03:55 UTC. Planowany wylot rejsu (...) z K. o godz. 07:40 UTC. Odległość z K. do D. wynosi więcej niż 1500 km lecz mniej niż 3500 km licząc po ortodromie.

L. – P. od kwietnia do września 2014 r. nie operowało systemem I. tylko systemem V..

W dniu 25 lipca 2014 r. w godzinach 03:00 - 07:00 UTC na lotnisku w K.-P. panowały trudne warunki meteorologiczne, polegające na tym, że faktyczna wysokość podstawy chmur była niższa niż minimalna wysokość podstawy chmur która pozwala na lądowanie. Wspomniana minimalna wysokość dla systemu wspomagania lądowania typu V.wynosi 403 stopy, podczas gdy w dniu 25 lipca 2014 r. rano faktyczna wysokość wynosiła od 100 do 200 stóp w zależności od warstwy chmur. Ponadto panowało zamglenie. Między godz. 07:30 a 08:00 UTC doszło do przejaśnienia.

Ze względu na niekorzystne warunki atmosferyczne panujące nad lotniskiem w K., samolot został przekierowany na lotnisko w K. - B..

Wobec braku warunków atmosferycznych nad lotniskiem w K. pozwalających na wykonanie planowanego rejsu zdecydowano o przewiezieniu pasażerów na lotnisko w K., gdzie oczekiwał samolot (...) po wykonaniu z W. rejsie (...). Czas opóźnienia dodatkowo przedłużyła konieczność oczekiwania na zgodę przez (...) nadzór lotniczy na zmianę lotniska startu. Gdy tylko uzyskano wymagane zgody na podmianę lotniska do wykonania rejsu, po przewiezieniu pasażerów i dokonaniu ich odprawy pasażerskiej i bagażowej wykonano przedmiotowy rejs.

Wylot z lotniska w K. został opóźniony o 6 godzin w stosunku do planowanego czasu wylotu samolotu z K., natomiast przylot do D. nastąpił ponad 5 godzin po planowanym czasie przylotu.

Powyższy stan faktyczny Sąd Rejonowy ustalił na podstawie dowodów z dokumentów i wydruków zgromadzonych w aktach sprawy oraz opinii biegłego z zakresu lotnictwa. Sąd Rejonowy pominął zeznania świadków, którzy nie uczestniczyli oni w żaden sposób w zdarzeniu tj. w operacjach przewoźnika lub kontroli ruchu w dniu 25 lipca 2014 r.

Sąd Rejonowy wskazał, że podstawę prawną dochodzonego przez powoda roszczenia stanowiły przepisy 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, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (Dz.U.UE L z dnia 17 lutego 2004 r.).

Z art. 5 ust. 3 rozporządzenia 261/2004 wynika, że to na przewoźniku lotniczym ciąży wykazanie, że opóźnienie lotu było spowodowane nadzwyczajnymi okolicznościami, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków.

Sąd Rejonowy stwierdził, że pozwany wykazując wystąpienie opóźnienia lotu z powodu złych warunków pogodowych na lotnisku docelowym, należycie wykazał, że opóźnienie lotu było następstwem nadzwyczajnych okoliczności, o których mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia.

Biegły potwierdził twierdzenia pozwanego o tym, że w dniu 25 lipca 2014 r. do godz. 07:30 UTC na lotnisku w K. panowały warunki uniemożliwiające lądowanie samolotów.

Zdaniem Sądu Rejonowego nie można też zarzucić pozwanemu przewoźnikowi, że jego samolot bezpodstawnie czekał na poprawę pogody na lotnisku K. – P. żeby wykonać lot właśnie stamtąd a nie z K. – B..

W ocenie Sądu Rejonowego było to zachowanie racjonalne i zmierzające do zminimalizowania negatywnych skutków opóźnienia dla pasażerów. Pasażerowie mieli zaplanowaną podróż z K., stąd oczekiwanie na poprawę pogody w K.. Ponadto, okolicznością notoryjną jest to że zmiana portu początkowego z (...) na K. wiązała się z szeregiem czynności administracyjno-technicznych, co dodatkowo opóźniło godzinę odlotu do D..

W tych okolicznościach Sąd Rejonowy uznał, że opóźnienie wylotu samolotu w kierunku D. było spowodowane nadzwyczajnymi okolicznościami atmosferycznymi, panującymi w K., którym przewoźnik nie był w stanie zapobiec ani ich przewidzieć.

W ocenie Sądu Rejonowego utrudnienia komunikacyjne spowodowane pogodą nie mogły być przez przewoźnika przewidziane. Przewoźnik z góry wiedział o wyłączeniu systemu I.w dniu zaplanowanego lotu, jednakże nie mógł przewidzieć takiego pogorszenia warunków pogodowych, które uniemożliwiały lądowanie w K. nawet przy systemie wspomagania lądowania V. (zastępującym I.w tamtym czasie).

Sąd Rejonowy zauważył, że przewoźnik nie ma obowiązku utrzymywania na każdy wypadek samolotu zapasowego i dodatkowej załogi na lotnisku w K.. Utrzymywanie załogi w gotowości na wszelkie nieprzewidziane wypadki byłoby bowiem nieracjonalne ekonomicznie.

O kosztach postępowania Sąd Rejonowy orzekł w oparciu o art. 98 k.p.c. oraz art. 113 ust. 1 ustawy z dnia 28 lipca 2005 r. o kosztach sądowych w sprawach cywilnych (Dz.U. 2014 r. poz. 1025).

Apelację od powyższego orzeczenia wniósł powód, zaskarżając je w całości.

Wyrokowi Sądu Rejonowego zarzucił:

1. nietrafną i sprzeczną z art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. oraz wykładnią tego przepisu dokonaną w orzecznictwie TS UE ocenę opinii biegłego R. K. poprzez przyjęcie, iż dowodem z tej opinii pozwany wykazał wystąpienie tzw. nadzwyczajnych okoliczności zwalniających przewoźnika lotniczego z odpowiedzialnością odszkodowawczej,
2. obrazę przepisów prawa materialnego, a to:
 - art. 7 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. poprzez przyjęcie, iż przewoźnik lotniczy nie jest zobowiązany do wypłaty rekompensaty przewidzianej w art. 7 rozporządzenia, bowiem dowiódł on, że odwołanie jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków,
 - art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. oraz wypracowanego na jego gruncie orzecznictwa TS UE poprzez przyjęcie, iż opóźnienie rejsu (...) z dnia 25 lipca 2015 r. miało charakter nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków, a zatem, iż powołane przez pozwanego oraz wskazane w opinii biegłego R. K. okoliczności mają charakter egzoneracyjny, tj. że wyczerpują one znamiona tzw. okoliczności nadzwyczajnych, o których mowa w tym przepisie.

W oparciu o powyższe zarzuty powód wniósł o zmianę zaskarżonego wyroku poprzez uwzględnienie powództwa w całości i zasądzenie od pozwanego na rzecz powoda kwoty 400 euro wraz z ustawowymi odsetkami od dnia 20 marca 2015 r. do dnia zapłaty oraz kosztami procesu za obie instancje, w tym kosztami zastępstwa procesowego zgodnie z

normami przepisany oraz opłatą skarbową od pełnomocnictwa, ewentualnie o uchylenie zaskarżonego wyroku w całości i przekazanie sprawy Sądowi I instancji do ponownego rozpoznania przy uwzględnieniu kosztów postępowania odwoławczego.

Pozwany wniósł o oddalenie apelacji w całości oraz zasądzenie od powoda kosztów postępowania apelacyjnego, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

Sąd Okręgowy zważył, co następuje:

Apelacja powoda nie zasługiwała na uwzględnienie.

Podniesione w wywiedzionym środku zaskarżenia zarzuty nie mogły skutkować zmianą bądź uchyleniem zaskarżonego orzeczenia, gdyż nie wykazały jego wadliwości.

Sąd Okręgowy podziela zarówno dokonane przez Sąd I instancji ustalenia faktyczne, jak również ocenę prawną tych ustaleń wskazaną w pisemnych motywach orzeczenia.

Przede wszystkim podkreślić należy, że bezzasadny jest zarzut nietrafnej i sprzecznej z art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. oraz wykładnią tego przepisu dokonaną w orzecznictwie TS UE, oceny opinii biegłego R. K., gdyż z opinii tej – sporządzonej na podstawie komunikatów M. – jednoznacznie wynika, że na lotnisku w dniu 25 lipca 2014 r. K. – P. pomiędzy godziną 3:00 a 7:00 było zamglenie, a wysokość dolnej podstawy chmur wynosiła od 100 do 200 stóp, podczas gdy minimalna wysokość dla działającego wówczas systemu wspomagania V.– w jaki wyposażone jest lotnisko – i przy jakiej możliwe było lądowanie wynosiła 403 stopy.

Podkreślić jednocześnie należy, że zgodnie z punktem 14 w/w Rozporządzenia 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.

Mając na uwadze, że na lotnisku w K. – P. w dniu 25 lipca 2014 r. panowały warunki atmosferyczne uniemożliwiające lądowanie samolotów, w tym samolotu przeznaczonego do wykonania rejsu numer (...) – a pozwany zrobił wszystko, aby lot ten mógł się odbyć, przewożąc pasażerów na lotnisko w K. – należało uznać, że zaistniały nadzwyczajne okoliczności wyłączające odpowiedzialność odszkodowawczą przewidzianą w art. 7 w/w Rozporządzenia.

Nie sposób zgodzić się z twierdzeniami powoda, iż w tych okolicznościach warunki atmosferyczne nie miały bezpośredniego wpływu na opóźnienie przedmiotowego lotu. Niewątpliwie bowiem to właśnie z powodu wystąpienia zamglenia oraz niskiej podstawy chmur na lotnisku w K. wyłączona była możliwość lądowania samolotów, uniemożliwiając tym samym planowy wylot lotu numer (...).

Sąd Okręgowy za trafne uznał stanowisko Sądu I instancji, iż nie można oczekiwać i wymagać od pozwanego, którego miejscem stałego bazowania jest port lotniczy w W., żeby na każdym innym lotnisku dysponował dodatkowymi samolotami pozostającymi w gotowości do wykonywania przewozów w razie zaistnienia potrzeby. W tym zakresie Sąd Okręgowy nie podzielił twierdzeń apelacji, iż przyczyną opóźnień były braki we flocie lotniczej. Przyjęcie takiego stanowiska doprowadziłoby do tego, że jakkolwiek z sytuacji, które winny być uznawane za nadzwyczajne, nie wyłączy odpowiedzialności przewoźnika nieposiadającego dodatkowych samolotów pozostających w gotowości na praktycznie wszystkich obsługiwanych lotniskach. Teza ta pozostaje więc w sprzeczności z przewidzianą w Rozporządzeniu możliwością wystąpienia nadzwyczajnych okoliczności, takich jak chociażby warunki meteorologiczne uniemożliwiające lot.

Odnosząc się zaś do argumentacji powoda, iż pozwana nie wykazała, że przyczyną opóźnienia były złe warunki atmosferyczne, które uniemożliwiły start samolotu z lotniska w K., wskazać należy, że kwestia możliwości startowania przy takim poziomie zamglenia i zachmurzenia – wobec braku zarzutów w tym zakresie – nie była przedmiotem badania przez Sąd I instancji.

Niemniej jednak samolot, który nie wylądował na lotnisku w K. tylko w K., z oczywistych powodów nie mógł wystartować z lotniska, na którym go nie było.

Mając na uwadze wszystkie powyższe rozważania, Sąd Okręgowy – działając na podstawie art. 385 k.p.c. – oddalił apelację powoda.

O kosztach procesu w instancji odwoławczej orzeczono na podstawie art. 98 § 1 i 3 k.p.c., zgodnie z zasadą odpowiedzialności za wynik postępowania. Koszty należne pozwanej stanowi wynagrodzenie pełnomocnika ustalone w oparciu o § 2 pkt 3 w zw. z § 10 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych (Dz.U. z 2015 r. poz. 1804).