

Sygnatura akt II Ca 1758/19

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 4 grudnia 2019 r.

Sąd Okręgowy w Krakowie II Wydział Cywilny Odwoławczy

w składzie:

Przewodniczący:	Sędzia Paweł Szewczyk
-----------------	-----------------------

Protokolant: stażysta Emilia Kowalska

po rozpoznaniu w dniu 20 listopada 2019 r. w Krakowie

na rozprawie

sprawy z powództwa M. M.

przeciwko (...)z siedzibą w K. (Niemcy) działającą w Polsce przez (...) Spółka Akcyjna Oddział w Polsce z siedzibą w W.

o zapłatę

na skutek apelacji strony pozwanej

od wyroku Sądu Rejonowego dla Krakowa – Krowodrzy w Krakowie

z dnia 6 marca 2019 r., sygnatura akt I C 3755/18/K

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

„I. oddala powództwo;

II. zasądza od powoda na rzecz strony pozwanej kwotę 917 zł (dziewięćset siedemnaście złotych) tytułem zwrotu kosztów postępowania.”

2. zasądza od powoda na rzecz strony pozwanej kwotę 515 (pięćset piętnaście złotych) tytułem zwrotu kosztów postępowania odwoławczego.

SSO Paweł Szewczyk

UZASADNIENIE

Sprawa toczyła się w postępowaniu uproszczonym. Sąd Okręgowy nie przeprowadził postępowania dowodowego, zatem zgodnie z art. 505¹³ § 2 k.p.c. uzasadnienie zostało ograniczone do wyjaśnienia podstawy prawnej wyroku, z przytoczeniem przepisów prawa.

Sąd Okręgowy przyjmuje za własną podstawę faktyczną wskazaną przez Sąd pierwszej instancji, która w istocie nie była kwestionowana. Zarzut naruszenia art. 233 § 1 k.p.c., został błędnie postawiony, gdyż ocena że 1 godzina 25 minut jest zbyt krótkim czasem na przesiadkę na lotnisku we F., należy do ocen prawnych, a nie podstawy faktycznej sprawy,

która w istocie pozostawała bezsporna. W niniejszej sprawie spór dotyczy w istocie kwestii prawnych, związanych właśnie z organizacją przesiadki na lotnisku we F.. Ocena oczywiście dotyczyć musi tego konkretnego przypadku.

Przypomnieć należy krótko, że powód M. M. dniu 22 września 2017 r. o godzinie 12:45 miał rozpocząć lot nr (...) na trasie B. - F. (z planowanym lądowaniem o godzinie 14:55), a następnie, o godzinie 16:15 lot nr (...) na trasie F. - K. (z planowanym lądowaniem o godzinie 17:40). Całość przewozu lotniczego miała zostać zrealizowana przez stronę powodową - (...) Spółkę Akcyjną z siedzibą w K. w Niemczech.

Z uwagi na ograniczenia wprowadzone przez służby kontroli ruchu lotniczego na lotnisku w B., start lotu nr (...) na trasie B. - F. został opóźniony o 59 minut, co skutkowało lądowaniem na lotnisku we F. z 52-minutowym opóźnieniem. W rezultacie ww. opóźnienia, powód M. M. nie zdążył na kolejny lot nr (...) na trasie F. - K..

Z powodu utraty przez powoda lotu nr (...) na trasie F. - K., M. M. został zapewniony rejs zastępczy, na który składały się lot nr (...) na trasie F.-M. (19:15-20:10) oraz lot nr (...) na trasie M. - K. (21:50-23:05). Ostatecznie powód dotarł do K. (miejsca docelowego podróży) z opóźnieniem przekraczającym 3 godziny względem pierwotnego planu podróży.

Podstawę prawną dochodzonego przez powoda żądania stanowiły przepisy 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 Rejonowy uznał, że skoro opóźnienia lotu w dniu 22 września 2017 r. na trasie B. - F. doszło ze względu na ograniczenia wprowadzone przez kontrolę ruchu lotniczego hiszpańskiego lotniska, to przewoźnik za to zdarzenie nie odpowiada, zgodnie z art. 5 ust. 3 w zw. z pkt. 14 i 15 cytowanego Rozporządzenia. Wskazane przepisy uwalniają przewoźnika od odpowiedzialności, jeżeli odwołanie, czy też opóźnienie lotu spowodowane było zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo powzięcia wszelkich racjonalnych środków. Do takich okoliczności należy - między innymi - decyzja kierownictwa lotu.

Jednak Sąd pierwszej instancji uznał, że zaplanowanie lotu przesiadkowego było wadliwe. W tym zakresie Sąd odwołał się do wyroku Trybunału z dnia 12 maja 2011 r. w sprawie Andrejs Eglltis i Edvards Ratnieks v. Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija (C-294/10), w którym Trybunał wskazał, że skoro przewoźnik lotniczy, jest zobowiązany do podjęcia wszelkich racjonalnych środków w celu uniknięcia nadzwyczajnych okoliczności, to 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. Ocena racjonalnego charakteru podjętych środków w celu utworzenia rezerwy czasu, która mogłaby pozwolić w miarę możliwości na uniknięcie sytuacji, w której opóźnienie wynikające z nadzwyczajnych okoliczności prowadzi do odwołania lotu powinna być dokonana nie tyle z punktu widzenia stwierdzonego opóźnienia w stosunku do przewidzianej godziny wylotu samolotu, co z uwzględnieniem opóźnienia, które mogło istnieć po zakończeniu lotu odbytego w nowych warunkach, wynikających z zaistnienia nadzwyczajnych okoliczności. W konsekwencji ocena ta powinna uwzględniać wtórne ryzyka w zakresie, w jakim składające się na nie elementy są przewidywalne i obliczalne.

W realiach niniejszej sprawy Sąd uznał, że uwzględniając specyfikę transportu lotniczego oraz wskazania doświadczenia życiowego, okres wyznaczony ramami planowanego lądowania we F. o godzinie 14:55 oraz rozpoczęcia o 15:40 boardingu na lot do K., który miał rozpocząć się o godzinie 16:15 w istocie nie pozostawiał marginesu na jakiegokolwiek opóźnienie,

które w przypadku przewozów lotniczych częstokroć - chociażby w wymiarze kilkuminutowym - może wynikać także z kwestii organizacyjnych - w tym właśnie z bieżących poleceń kontrolerów ruchu lotniczego.

Sąd Okręgowy nie podziela tego stanowiska. Należy tu zwrócić szczególną wagę, że lot łączony powoda był zorganizowany w sposób optymalny, pod względem przemieszczenia się na tak długim dystansie, jak B. - K.. Łączne opóźnienie wynosiło 5 godzin 25 minut, z czego przewoźnik odpowiada za opóźnienie przekraczające 3 godziny, a więc w tym przypadku 2 godziny 25 minut. Nie trudno zauważyć, że gdyby przewoźnik ustalił kolejny lot na późniejszą godzinę, to łączny czas podróży mogłyby być nawet dłuższy, niż powoda w niniejszej sprawie i nie było mowy o odpowiedzialności przewoźnika. Jest oczywistym, że kolejny lot jest lotem rejsowym, a nie realizacją indywidualnego zamówienia ze strony pasażera, a zatem musi się on dostawać do istniejącego rozkładu połączeń. Nie można obciążać przewoźnika obowiązkiem przewidywania, że każdy lot ulegnie opóźnieniu, w tym z przyczyn niezależnych od niego.

Trybunał Sprawiedliwości w motywie 67 wyroku z dnia 19 listopada 2009 r. w sprawie Christopher Sturgeon i inni vs Condor Flugdienst GmbH (C-402/07) wskazał, że ustawodawca przyjmując rozporządzenie nr 262/2004 zamierzał również dokonać ważenia interesów pasażerów i przewoźników lotniczych. Trybunał przypomniał, że przewoźnik nie odpowiada za spóźnienie, spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć mimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków, a które pozostają poza zakresem skutecznej kontroli przewoźnika lotniczego.

Wypracowanie przez orzecznictwo wykładni, nakazującej przewoźnikom ustalanie dłuższych czasów przesiadkowych w istocie naruszałoby globalny interes pasażerów. Chcąc uniknąć odpowiedzialności przewoźnicy - racjonalnie rzecz oceniając - wskazywałyby na bardzo długie przerwy pomiędzy lotami, co dla pasażerów oznaczałoby zawsze dłuższą podróż. Zresztą powstałby kolejny problem orzeczniczy, a mianowicie, jak wyznaczać właściwy czas przesiadkowy, przy oczywistym założeniu, że loty na danych trasach wyznaczane są w pewnych dłuższych odstępach czasu, czyli ich częstotliwość jest stosunkowo niska.

Skoro początkowe opóźnienie było wywołane przyczyną niezależną od przewoźnika (decyzja lotniskowa), to tym samym nie można obciążać pozwanego za dalsze następstwa tego zdarzenia. Przeciwnie rozumowanie prowadziłyby do - wskazanego wyżej - ryzyka wprowadzenia przez przewoźników lotniczych praktyki eliminującej oferowania najbardziej optymalnych czasowo połączeń, a tym samym do osłabienia interesu pasażerów, co byłoby sprzeczne z celem przytoczonego Rozporządzenia.

Z przytoczonych względów zaskarżony wyrok należało zmienić na podstawie art. 386 § 1 k.p.c.. O kosztach orzeczono na podstawie art. 98 §1 k.p.c. w zw. z § 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, przy uwzględnieniu należnej opłaty od apelacji (30 zł.) i kosztu przejazdu pełnomocnika do sądu (135 zł.)