

Sygn. akt I C 93/20

## WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 15 lipca 2021 r.

Sąd Rejonowy Gdańsk-Północ w Gdańsku I Wydział Cywilny

w składzie następującym:

Przewodniczący: Sędzia Marek Jasiński

po rozpoznaniu w dniu 15 lipca 2021 r. w Gdańsku

na posiedzeniu niejawnym

sprawy z powództwa W. S.

przeciwko (...). V. z siedzibą w A., (...)

o zapłatę

utrzymuje w całości w mocy wyrok zaoczny Sądu Rejonowego Gdańsk – Północ w Gdańsku z dnia 6 maja 2020 r. wydany w sprawie I C 93/20.

Sygn. akt I C 93/20

## UZASADNIENIE

Pozwem z dnia 13 stycznia 2018 r. W. S. wniósł o zasądzenie od pozwanego przeciwko (...)(...) z siedzibą w A., (...) kwoty 250 euro wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia 14 lutego 2019 r. do dnia zapłaty oraz kosztami procesu.

W uzasadnieniu wskazał, iż zakupił bilet lotniczy u pozwanego na trasie H. – A. – G. na dzień 13 lutego 2019 r. Lot na trasie H. – A. nie odbył się o czasie, był opóźniony, skutek im czego utracił kolejny lot na trasie A. – G., do którego dotarł z opóźnieniem wynoszącym 14 godzin względem pierwotnego rozkładu lotu. Pozwany pomimo wezwania do zapłaty odszkodowania, nie zajął stanowiska.

Wyrokiem zaocznym z dnia 6 maja 2020 r. Sąd Rejonowy Gdańsk – Północ w Gdańsku w pkt I zasądził od pozwanego K. N. (...) z siedzibą w A., (...) na rzecz powoda W. S. kwotę 250 euro wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 14 lutego 2019r. do dnia zapłaty. W pkt II zasądził od pozwanego K. N. (...)z siedzibą w A., (...) na rzecz powoda W. S. kwotę 387 zł tytułem zwrotu kosztów postępowania, w tym 287 zł (tytułem zwrotu kosztów zastępstwa procesowego. W pkt III wyrokowi w pkt I nadał rygor natychmiastowej wykonalności.

W sprzeciwie od wyroku zaocznego pozwany wniósł o oddalenie powództwa w całości, zawieszenie rygoru natychmiastowej wykonalności oraz zasądzenie kosztów procesu. W uzasadnieniu podnosił zarzut wystąpienia nadzwyczajnych okoliczności w postaci decyzji kontroli lotów o zmianie przydzielonego okna przelotowego (slotu) w odniesieniu do przedmiotowego lotu uniemożliwiającej start i lądowanie o planowanym czasie.

**Sąd ustalił następujący stan faktyczny:**

W. S. zakupił bilet lotniczy u (...). (...) z siedzibą w A., (...) na trasie H. – A. – G. na dzień 13 lutego 2019 r. Lot na trasie H. – A. nie odbył się o czasie, był opóźniony, skutkiem czego powód nie zdążył na lot na trasie A. – G.. Otrzymał zakwaterowanie w hotelu, voucher na posiłek. Lot na trasie A. – G. odbył następnego dnia około 9.00.

/bezsporne, nadto dowód: przesłuchanie powoda –k. 145-146, wydruk biletu –k. 6/

Decyzja kontroli lotów o zmianie przydzielonego okna przelotowego (slotu) w odniesieniu do lotu z dnia 13 lutego 2019 r., na trasie H. – A. uniemożliwiła start i lądowanie o planowanym czasie.

/dowód: dokumentacja lotnicza –k. 62-93/

Pismem z dnia 16 sierpnia 2019 r. powód bezskutecznie wezwał (...) R. A. K. N.. (...) z siedzibą w A., (...)do zapłaty kwoty 250 euro tytułem odszkodowania tytułem opóźnionego lotu.

/dowód: wezwanie do zapłaty –k. 8/

Sąd zważył co następuje:

W niniejszej sprawie powództwo podlegało uwzględnieniu.

Art. 1 rozporządzenia nr 261/2004 (...) z dnia 11 lutego 2004 r. podkreśla, że uprawnienia przyznane przez to rozporządzenie pasażerom w transporcie lotniczym w razie odmowy przyjęcia na pokład wbrew ich woli, odwołania ich lotu lub opóźnienia ich lotu mają charakter minimalny.

Art. 5 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004 stanowi, że w przypadku odwołania lotu pasażerowie, których to odwołanie dotyczy, mają prawo do odszkodowania od obsługującego przewoźnika lotniczego, zgodnie z art. 7 tego rozporządzenia.

Art. 12 wspomnianego rozporządzenia, zatytułowany „Dalsze odszkodowanie”, przewiduje, że akt ten nie narusza praw pasażerów do dochodzenia dalszego odszkodowania.

Zgodnie z art. 12 powinno się zminimalizować trudności i niedogodności dla pasażerów wynikające z odwołania lotów. W tym celu należy nakłaniać przewoźników do informowania pasażerów o odwołaniach lotów przed planową godziną odlotu i ponadto do oferowania pasażerom możliwych do przyjęcia zmian planów podróży, tak by mieli oni możliwość dostosowania się do nich. W przypadku nieuczynienia tego, przewoźnicy lotniczy byłiby zobowiązani do wypłacenia odszkodowania pasażerom, chyba że odwołanie jest spowodowane zaistnieniem wyjątkowych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków.

Z przepisów tych wynika, że odszkodowanie przyznane pasażerom w transporcie lotniczym na podstawie art. 12 rozporządzenia nr 261/2004 służy uzupełnieniu stosowania rozwiązań przewidzianych przez to rozporządzenie w taki sposób, by pasażerowie otrzymali rekompensatę za całość szkód, jakich doznali w wyniku uchybienia przez przewoźnika lotniczego jego zobowiązaniom umownym. Przepis ten pozwala także sądowi krajowemu zasądzić od przewoźnika lotniczego odszkodowanie z tytułu szkody poniesionej przez pasażerów w związku z niewykonaniem umowy przewozu lotniczego w oparciu o podstawę prawną inną niż rozporządzenie nr 261/2004, to jest, w szczególności, na warunkach przewidzianych w konwencji montrealskiej lub prawie krajowym.

W tym zakresie należy przypomnieć, że Trybunał orzekł już, że ustandaryzowane i natychmiastowe rozwiązania podejmowane na mocy rozporządzenia nr 261/2004 nie stanowią same w sobie przeszkody w wystąpieniu przez zainteresowanych pasażerów – w sytuacji gdy to samo uchybienie przez przewoźnika lotniczego jego zobowiązaniom umownym wyrządzi im ponadto szkody otwierające prawo do odszkodowania – dodatkowo z powództwem o naprawienie tych szkód, na warunkach określonych przez konwencję montrealską (zob. podobnie wyrok z dnia 10 stycznia 2006 r. w sprawie C#344/04 (...) i (...), Z. O.. s. I#403, pkt 47). W szczególności postanowienia art. 19, 22 i 29 konwencji montrealskiej, mające zastosowanie, na podstawie art. 3 ust. 1 rozporządzenia nr

2027/97, do odpowiedzialności przewoźnika lotniczego mającego siedzibę na terytorium państwa członkowskiego, precyzują przesłanki, zgodnie z którymi – w następstwie opóźnienia lub odwołania lotu – zainteresowani pasażerowie mogą dochodzić, tytułem zindywidualizowanego naprawienia szkody, odszkodowań od przewoźników lotniczych odpowiedzialnych za szkodę wynikającą z niewykonania umowy przewozu lotniczego.

Roszczenia pasażerów w transporcie lotniczym wynikające z uprawnień im przyznanych przez rozporządzenie nr 261/2004, takich jak uprawnienia przewidziane w art. 8 i 9 tego rozporządzenia, nie mogą zostać uznane za wchodzące w zakres „dalszego” odszkodowania”.

Konkludując należy wskazać, że pojęcie dalszego odszkodowania, o którym mowa w art. 12 rozporządzenia nr 261/2004, należy interpretować w ten sposób, że pozwala sądowi krajowemu zasądzić, na warunkach przewidzianych w konwencji montrealskiej w sprawie ujednoczenia niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego lub w prawie krajowym, odszkodowanie z tytułu poniesionej szkody, w tym krzywdy, w związku z niewykonaniem umowy przewozu lotniczego. Pojęcie dalszego odszkodowania nie może natomiast służyć sądowi krajowemu za podstawę prawną nakazania przewoźnikowi lotniczemu zwrotu na rzecz pasażerów, których lot był opóźniony lub odwołany, wydatków, jakie musieli oni ponieść w związku z uchybieniem przez tego przewoźnika lotniczego obowiązkowi zapewnienia pomocy i opieki, które na nim ciąży na mocy art. 8 i 9 wspomnianego rozporządzenia. (por. wyrok Trybunału z dnia 13 października 2011 r. sygn. akt C 83/10).

Zgodnie z art. 471 k.c., dłużnik obowiązany jest do naprawienia szkody wynikłej z niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania, chyba że niewykonanie lub nienależyte wykonanie jest następstwem okoliczności, za które dłużnik odpowiedzialności nie ponosi.

Przechodząc na grunt niniejszej sprawy wskazać należy, że w okolicznościach niniejszej sprawy poza sporem pozostawał fakt, iż lot, którego pasażerem był powód został opóźniony.

W celu uzyskania zwolnienia z obowiązku wypłaty odszkodowania przewoźnik musiał jednocześnie wykazać:

- 1) istnienie nadzwyczajnych okoliczności, tj. zdarzenia o charakterze nieprzewidywalnym, zewnętrznym i niemożliwym do uniknięcia, których nie mógł uniknąć, nawet gdyby podjął wszystkie racjonalne środki w tym celu,
- 2) związek między zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności a opóźnieniem lub odwołaniem, oraz
- 3) fakt, że takiego opóźnienia lub odwołania nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków.

Trybunał Sprawiedliwości w wyroku z 22 grudnia 2008 r. w sprawie C-549/07 wskazał, że samo zaistnienie zdarzenia, nie pozwala na przyjęcie, iż w sprawie wystąpiły nadzwyczajne okoliczności. Okoliczności związane z takim zdarzeniem mogą zostać uznane za "nadzwyczajne" tylko wówczas, gdy odnoszą się do zdarzenia, które nie wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i nie pozwala na skuteczne nad nim panowanie, ze względu na jego charakter lub źródło. Podobne rozumienie tych regulacji znajduje odzwierciedlenie w orzecznictwie Naczelnego Sądu Administracyjnego (vide wyrok z 27 marca 2014 r. o sygn. I OSK 1971/12).

W każdym przypadku zaistnienia nadzwyczajnych okoliczności, przewoźnik lotniczy, który pragnie zostać zwolniony z obowiązku wypłaty odszkodowania, musi wykazać, że nie mógł okoliczności uniknąć, nawet gdyby podjął wszystkie racjonalne środki w tym celu. W myśl art. 6 k.c., strona wywodząca z danego faktu skutki prawne powinna fakt ten udowodnić.

Dla ułatwienia dokonywania oceny, czy dane zdarzenie ma charakter nadzwyczajny i czy pasażerom należy się odszkodowanie, w wyniku spotkania Krajowych Organów Wykonawczych z dnia 12 kwietnia 2013 r. powstał dokument pod nazwą „Przykładowa lista nadzwyczajnych okoliczności”. Do nadzwyczajnych okoliczności zaliczono także wady produkcyjne i usterki techniczne, m.in.:

- wykrycie ukrytej wady produkcyjnej przez przewoźnika (nietyczne uszkodzenie jednej konkretnej części statku powietrznego);
- uszkodzenie statku powietrznego, które wystąpiło podczas lotu poprzedzającego skarżony rejs, spowodowane przez obcy obiekt i które wymaga natychmiastowej oceny/sprawdzenia i ewentualnie naprawy;
- każde zdarzenie natury technicznej, które zmusza pilota do nagłej zmiany kierunku lotu/ zboczenia z trasy;
- uszkodzenie systemu nawiewu powietrza/ systemu kontroli środowiska w samolocie (który był prawidłowo serwisowany) bezpośrednio przed wylotem lub w trakcie lotu;
- przedwczesny defekt (resurs) niektórych serwisowanych zgodnie z programami przeglądowymi części statku powietrznego, które są zaprojektowane by służyć przez określony czas (można je znaleźć w różnego rodzaju dokumentach i instrukcjach przeglądowych, takich jak np.: dokument planowania przeglądów (ang.: (...)) czy raport (...) (ang. (...));
- usterka tzw. części on condition/condition", czyli części, które nie wymagają nieplanowanych przeglądów lub wymiany podczas normalnych czynności operacyjnych (na przykład: elementy wskaźników temperatury oleju. Ich przedwczesny defekt, przy założeniu, że są serwisowane zgodnie z zaleceniami i użytkowane zgodnie z przeznaczeniem, jest niemożliwy do przewidzenia;
- usterka niezbędnych w statku powietrznym systemów/układów (np. systemu chłodzenia, systemu awionicznego, systemu kontroli lotów) oraz części (np. klap, listew, sterów, odwracaczy ciągu, podwozia samolotu) tuż przed wylotem lub w trakcie lotu (przy założeniu, że te wspomniane elementy były utrzymywane/serwisowane zgodnie z wymaganym programem przeglądów);
- każda inna usterka techniczna ujawniona przed wylotem statku powietrznego lub podczas lotu (przy założeniu, że te wspomniane elementy były utrzymywane/serwisowane zgodnie z wymaganym programem przeglądów), która wymaga zbadania/sprawdzenia i ewentualnej naprawy zanim statek powietrzny stanie się zdolny do odbycia planowanego rejsu.;
- niespodziewana usterka techniczna - dym, ogień lub spaliny na pokładzie statku powietrznego, chyba, że ich wystąpienie jest spowodowane przez część, która nie jest serwisowana zgodnie z wymaganym programem przeglądów lub nieprzestrzeganiem lub niepełnym przestrzeganiem procedur operacyjnych.

W motywie 15 preambuły rozporządzenia wskazano nadto, że za nadzwyczajne okoliczności powinno się uważać sytuację, gdy decyzja kierownictwa lotów w stosunku do danego samolotu spowodowała danego dnia powstanie dużego opóźnienia, przełożenie lotu na następny dzień albo odwołanie jednego lub więcej lotów tego samolotu, pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków przez zainteresowanego przewoźnika, by uniknąć tych opóźnień lub odwołań lotów. W dokumencie tym zawarto jednocześnie uwagi, iż w każdym z wymienionych na liście przypadków nadzwyczajnych okoliczności przewoźnik lotniczy musi udowodnić, że nadzwyczajna okoliczność zaistniała oraz wykazać w sposób niebudzący wątpliwości, iż skutkowałą ona zakłóceniem lotu. Wykazawszy zaistnienie nadzwyczajnych okoliczności, przewoźnik lotniczy musi też wyjaśnić, jakie racjonalne środki podjął, żeby uniknąć zakłócenia lotu. Odpowiedzialność przewoźnika lotniczego w świetle omawianego rozporządzenia jest zatem wyłączona tylko wtedy, gdy przewoźnik dowiedzie, że odwołanie lotu lub duże opóźnienie jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć, pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków. (por. wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia (...) listopada 2009 r., (...) i (...) potwierdzone również w wyroku Trybunału Sprawiedliwości z dnia (...) października 2012 r., (...); (...)

W niniejszej sprawie pozwany nie wykazał, by podjął jakiegokolwiek działania w celu odbycia się planowanego lotu, co czego był zobowiązany zgodnie z rozkładem ciężaru dowodu art. 6 k.c. i 232 k.p.c. Zgodnie z treścią przepisów art. 232 k.p.c. i art. 6 k.p.c. in fine to strony mają obowiązek wskazywać dowody dla stwierdzenia faktów, z których wywodzą

skutki prawne. Sąd może dopuścić dowód z urzędu, ale nie ma takiego obowiązku. Jest to wyrazem zasady, iż to strony powinny być zainteresowane wynikiem postępowania oraz że to strony dysponują przedmiotem postępowania m.in. poprzez powoływanie i przedstawianie Sądowi wybranych przez siebie dowodów. W niniejszej sprawie pozwany całkowicie zignorował obowiązek nałożony przez cytowane przepisy. Samo zaprzeczenie okolicznościom dokonane przez stronę procesową wywołuje ten tylko skutek, że istotne dla rozstrzygnięcia sprawy stają się sporne i muszą być udowodnione. W razie ich nie udowodnienia sąd oceni je na niekorzyść strony, na której spoczywał ciężar dowodu, chyba że miał możliwość przekonać się o prawdziwości tych twierdzeń na innej podstawie (SN 28.04.1975 III CRN 26/75). Reguły dowodzenia, a więc rozkład ciężaru dowodu, określa przepis art. 6 k.c. Wynika z niego przedmiot i osoba, na której spoczywa ciężar udowodnienia faktów mających istotne znaczenie dla rozstrzygnięcia sprawy (art. 227 k.p.c.). Artykuł ten jednoznacznie stanowi, że ciężar udowodnienia faktów spoczywa na stronie, która wywodzi z tych faktów skutki prawne (SN I CKU 45/96 OSNAP 1997/6-7/76). W szczególności nie wykazał, że przyczyna zmiany tzw. „slotu”, nie wynikały z okoliczności niezależnych od przewoźnika lotniczego.

W ocenie Sądu, wobec treści przytoczonych wyżej regulacji i orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości, należało podzielić stanowisko powoda, iż opóźnienie przedmiotowego rejsu nie było spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności w rozumieniu art. 6 rozporządzenia (WE) nr 261/2004, zwalniających przewoźnika lotniczego od obowiązku wypłaty odszkodowania.

Mając na uwadze przywołane przepisy Sąd na mocy art. 5 Rozporządzenia O (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 295/91L w związku z art. 347 k.p.c. utrzymał w całości wyrok zaoczny Sądu Rejonowego Gdańsk – Północ w Gdańsku z dnia 6 maja 2020 r.

Sygn. akt I C 93/20

Dnia 6 sierpnia 2021 r.

## ZARZĄDZENIE

1. (...)

2. (...)

3. (...)

(...)