

POSTANOWIENIE

23 kwietnia 2025 r.

Sąd Najwyższy w Izbie Cywilnej w składzie:

SSN Władysław Pawlak

na posiedzeniu niejawnym 23 kwietnia 2025 r. w Warszawie
w sprawie ze skargi W. M.
o stwierdzenie niezgodności z prawem prawomocnego wyroku
Sądu Okręgowego w Warszawie
z 2 lipca 2024 r., V Ca 333/23,
wydanego w sprawie z powództwa W. M.
i M. M.
przeciwko E. spółce z ograniczoną odpowiedzialnością w W.
o zapłatę,

- 1. odrzuca skargę w części dotyczącej rozstrzygnięcia z powództwa M. M.;**
- 2. odmawia przyjęcia skargi do rozpoznania w pozostałej części;**
- 3. zasądza od powoda W. M. na rzecz strony pozwanej E. sp. z o. o. w W. kwotę 450 (czterysta pięćdziesiąt) zł, z ustawowymi odsetkami za opóźnienie za czas po upływie tygodnia od dnia doręczenia powodowi niniejszego orzeczenia do dnia zapłaty, tytułem kosztów postępowania ze skargi o stwierdzenie niezgodności z prawem prawomocnego wyroku.**

[PG]

UZASADNIENIE

Powodowie W. M. i M. M. w pozwie skierowanym przeciwko E. sp. z o.o. w W. domagali się zasądzenia na rzecz każdego z nich kwot po 400 euro z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 8 listopada 2021 r. W uzasadnieniu wskazali, że kupując bilet lotniczy zawarli umowę, na mocy której pozwany był zobowiązany do przewozu lotniczego powodów w dniu 5 listopada 2021 r. na trasie Antalya Turkey (AYT) - Warsaw Frederic Chopin Airport, Warsaw Poland. Jednak lot ten opóźnił się o 9 godzin i 30 minut. Powołali się na rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 261/2004 z 11 lutego 2004 r. ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów (Dz. Urz. UE L 48 z 17 lutego 2004 r.; dalej: „rozporządzenie nr 261/2004”) oraz orzeczenie Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w sprawach połączonych C-402/07 i C-432/07, iż za opóźnienie poszkodowanemu pasażerowi przysługuje odszkodowanie. Do pozwu dołączyli również wezwanie do zapłaty z 15 listopada 2021 r. nadane listem poleconym 17 listopada 2021 r., a także karty pokładowe.

W odpowiedzi na pozew strona pozwana wniosła o oddalenie powództwa wskazując, że powodowie nie udowodnili faktu opłacenia przelotu ani posiadania rezerwacji na lot, a zgodnie z art. 3 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004 uprawnienia przewidziane dla pasażerów w tym akcie prawnym przysługują pod warunkiem, że pasażerowie posiadają potwierdzoną rezerwację na dany lot oraz stawiają się na odprawę w czasie określonym uprzednio na piśmie przez przewoźnika lotniczego, organizatora wycieczki lub autoryzowane biuro podróży. Niezależnie od tego strona pozwana zarzuciła, że powodowie nie wykazali faktu opóźnienia lotu. Strona pozwana dołączyła także pismo z 17 grudnia 2021 r., w którym potraktowała wezwanie jej przez powodów do zapłaty jako reklamację i poinformowała ich, że z uwagi na niezłączenie do zgłoszenia reklamacyjnego dokumentów potwierdzających rezerwację na sporny rejs nie może przystąpić do merytorycznego rozpatrzenia sprawy. Powołując się w tym piśmie na art. 3 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004 wskazała, że warunkiem umożliwiającym skorzystanie przez pasażerów z uprawnień przewidzianych w tym rozporządzeniu jest

posiadania potwierdzonej rezerwacji na dany lot oraz stawienie się na odprawę pasażerów, zaś po otrzymaniu tych dokumentów przystąpi do rozpatrywania ich reklamacji.

Wyrokiem z 25 sierpnia 2022 r. Sąd Rejonowy dla miasta stołecznego Warszawy oddalił powództwo. Sąd pierwszej instancji wyjaśnił, że mimo, iż art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 w swej treści odnosi się wyłącznie do pasażerów lotów odwołanych, to zgodnie z powołanym przez powodów w pozwie wyrokiem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z 19 listopada 2009 r., C - 402/07 i C - 432/07 (oraz wyrokiem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w składzie Wielkiej Izby z 23 października 2012 r., C - 581/10, C - 629/10), uprawnienie do żądania odszkodowania zostało rozciągnięte na pasażerów lotów opóźnionych, gdy poniosą oni stratę czasową co najmniej 3 godzin, jednakże powodowie nie wykazali, zgodnie z art. 6 k.c., aby opóźnienie lotu o numerze [...] przekroczyło 3 godziny.

Wyrokiem z 2 lipca 2024 r. Sąd Okręgowy w Warszawie oddalił apelację powodów. Zdaniem Sądu odwoławczego nie jest wystarczające do dochodzenia przez pasażera roszczenia odszkodowawczego za opóźniony lot przedstawienie jedynie karty pokładowej i wbrew stanowisku powodów wytyczne interpretacyjne dotyczące rozporządzenia nr 261/2004 nie pozwalają na przerzucenie w zaistniałej sytuacji ciężaru dowodu na pozwanego w zakresie wykazywania opóźnienia w rozmiarze uzasadniającym żądanie odszkodowawcze pasażera. Natomiast Sąd drugiej instancji zauważył, że wytyczne te wprost wskazują, że udostępnienie godzin lotu samolotu powinno odbywać się na żądanie właściwego organu lub pasażerów. Tymczasem powodowie jako pasażerowie nie zwrócili się do pozwanego ze stosownym żądaniem na etapie przedsądowym w celu należytego przygotowania procesu i zgromadzenia materiału dowodowego na poparcie swoich żądań, ani też ich pełnomocnik nie skorzystał w toku procesu z instrumentów, pozwalających na pozyskanie takiego dowodu od drugiej strony, które uprawniałyby Sąd do ewentualnego zwrócenia się do pozwanego z wnioskiem o przedstawienie stosownych dokumentów. W konsekwencji wykluczone było w tym zakresie działanie Sądu z urzędu. Sąd Okręgowy stwierdził też, że jakkolwiek karta pokładowa jest dowodem wystarczającym dla wykazania faktu posiadania

rezerwacji, opłacenia lotu i stawienia się do odprawy, ale nie jest dowodem potwierdzającym opóźnienia lotu w określonym rozmiarze, gdyż nie wynika to z jego treści.

Ze skargą na niezgodności z prawem prawomocnego wyroku Sądu Okręgowego w Warszawie wystąpił powód W. M. i zaskarżając go w całości domagał się stwierdzenia niezgodności z prawem, tj. z art. 7 pkt 1 lit b oraz art. 3 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004. Zarzucił naruszenie art. 6 k.c. w zw. z art. 5 ust. 3 i 4 rozporządzenia nr 261/2004 w zw. z pkt 1 i 4 jego preambuły przez przyjęcie, że to na pasażerze spoczywa obowiązek wykazania, że do opóźnienia lotu doszło, podczas gdy pasażerom lotu opóźnionego przy przylocie o co najmniej 3 godziny i posiadającym potwierdzoną rezerwację na ten lot nie można odmówić odszkodowania jedynie na tej podstawie, że w chwili wystąpienia o odszkodowanie nie udowodnili oni opóźnienia, chyba że zostanie wykazane przez przewoźnika lotniczego, iż do znacznego opóźnienia nie doszło albo, że było ono wynikiem wystąpienia nadzwyczajnych okoliczności; art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 w zw. z wyrokiem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z 17 września 2015 r., C- 257/14 i w zw. z art. 267 lit b) Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej przez przyjęcie, że usterka techniczna samolotu wpisująca się w ramy normalnego wykonywania działalności przewoźnika lotniczego uzasadnia zwolnienie go z odpowiedzialności odszkodowawczej; art. 3 ust. 5 rozporządzenia nr 261/2004; art. 3 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004 przez przyjęcie, że do wykazania legitymacji czynnej niezbędne jest udowodnienie przez powoda opóźnienia w wymiarze trzech godzin; art. 233 § 1 k.p.c. na skutek sprzeczności istotnych ustaleń faktycznych poczynionych przez Sąd z treścią zebranego w sprawie materiału dowodowego polegając na stwierdzeniu, że powód nie udowodnił zaistnienia opóźnienia w podróży przekraczającego 3 godziny, podczas gdy sama pozwana stwierdziła, że przedmiotowy lot faktycznie został wykonany dzień później względem pierwotnego planu.

W uzasadnieniu skargi powód W. M. powołał się m.in. na wyrok z 24 października 2019 r. C - 756/18, w którym Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej wyjaśnił, że gdy pasażerowie dotrą do miejsca przeznaczenia z opóźnieniem wynoszącym co najmniej trzy godziny, są oni uprawnieni do

odszkodowania w związku z tym opóźnieniem zgodnie z rozporządzeniem nr 261/2004 bez konieczności przedstawienia w tym celu karty pokładowej lub innego dokumentu potwierdzającego ich obecność, w przewidzianych terminach, przy odprawie opóźnionego lotu.

Skarżący wskazał również, że według wytycznych interpretacyjnych Komisji do rozporządzenia nr 261/2004 obsługujący przewoźnik lotniczy powinien rejestrować czas przylotu na podstawie np. oświadczenia podpisanego przez załogę lotniczą lub agenta obsługi naziemnej. Czas przylotu powinien zostać przekazany bezpłatnie na żądanie krajowemu organowi odpowiedzialnemu za egzekwowanie przepisów i pasażerom, w przypadku, gdy obsługujący przewoźnik lotniczy powołuje się na czas przylotu jako dowód zgodności z rozporządzeniem.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

1. Powód W. M. zaskarżył wyrok Sądu drugiej instancji w całości, a zatem także w części, w jakiej została oddalona apelacja powoda M. M. W tym zakresie skarżący nie wykazał interesu prawnego (*gravamen*) w rozpoznaniu skargi kasacyjnej także w tej części, tym bardziej że współuczestnictwo procesowe powodów miało charakter jedynie formalny.

Z tej przyczyny w powyższym zakresie należało skargę - jako niedopuszczalną - odrzucić na podstawie art. 424⁸ § 1 k.p.c.

2. W uchwale składu siedmiu sędziów z dnia 15 października 2020 r., III PZP - zasada prawna - Sąd Najwyższy wyjaśnił, że strona nie ma obowiązku skorzystania ze skargi nadzwyczajnej przed wniesieniem skargi o stwierdzenie niezgodności z prawem prawomocnego wyroku. W konsekwencji nie było podstaw do odrzucenia skargi pozwanego przez wzgląd na brak skorzystania ze skargi nadzwyczajnej w celu wzruszenia skarżonego prawomocnego wyroku Sądu drugiej instancji (art. 424⁵ § 1 pkt 5 k.p.c.).

Skarga o stwierdzenie niezgodności z prawem prawomocnego orzeczenia jest nadzwyczajnym środkiem zaskarżenia. Jej celem jest uzyskanie prejudykatu umożliwiającego dochodzenie roszczeń odszkodowawczych za szkodę wyrządzoną przez niezgodne z prawem wykonywanie władzy publicznej (art. 417¹ § 2 k.c.).

Według ugruntowanego orzecznictwa Sądu Najwyższego niezgodność z prawem orzeczenia rodząca odpowiedzialność odszkodowawczą Skarbu Państwa

musi mieć charakter kwalifikowany, elementarny i oczywisty. Orzeczenie niezgodne z prawem to orzeczenie niewątpliwie sprzeczne z zasadniczymi i nie podlegającymi różnej wykładni przepisami albo wydane w wyniku szczególnie rażąco błędnej wykładni lub niewłaściwego zastosowania prawa, które jest oczywiste i nie wymaga głębszej analizy prawnej. Tylko w takim przypadku orzeczeniu sądu można przypisać cechy bezprawności. Istotą władzy sądowniczej jest orzekanie w warunkach niezawisłości, w sposób bezstronny, zależny nie tylko od obowiązujących ustaw, ale także od wewnętrznego przekonania sędziego oraz jego swobody w ocenie praw i faktów stanowiących przedmiot sporu. Treść orzeczenia, jak wspomniano wyżej, zależy również od wyników wykładni, które mogą być różne, w zależności od jej przedmiotu, i przyjętych metod. W związku z tym, może istnieć wiele możliwych interpretacji, a sam fakt wykładni z natury rzeczy cechuje subiektywizm. (zob. uzasadnienia do wyroków Sądu Najwyższego z dnia 7 lipca 2006 r. I CNP 33/06, OSNC 2007, nr 2, poz. 35, z dnia 31 marca 2006 r. IV CNP 25/05, OSNC , nr 1, poz. 17, z dnia 17 maja 2006 r., I CNP 14/06 nie publ., z dnia 13 maja 2009 r. IV CNP 122/08, nie publ, z dnia 3 czerwca 2009 r. IV CNP 116/08 nie publ.).

Celem wstępnej selekcji w odniesieniu do tego rodzaju środka, przewidzianej w art. 424⁹ k.p.c., jest wyeliminowanie skarg oczywiście bezzasadnych, które bez konieczności wnikliwej analizy prawnej powinny być oddalone. Oczywiście bezzasadność skargi, jako kryterium dozwolonego wyłączenia zachodzi, gdy powołane podstawy skargi już przy pierwszej ocenie pokazują, że faktycznie nie ma możliwości ich uwzględnienia, ponieważ nie miały miejsca, albo nie mogły mieć wpływu na kształt orzeczenia. Nie ma zatem potrzeby prowadzenia szerokiej analizy prawnej i dokonywania pogłębionego badania trafności zaskarżonego orzeczenia, w odniesieniu do zastosowania prawa i jego wykładni. Ocena zasadności skargi polega na antycypowaniu niejako roli sądu, który orzekałby co do istoty sprawy z powództwa skarżącego o wynagrodzenie szkody wyrządzonej wydaniem prawomocnego orzeczenia (por. postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 23 kwietnia 2015 r., V CNP 57/14, nie publ.). W sytuacji, gdy z bezpośredniego oglądu sprawy wynika, że skarga o stwierdzenie niezgodności z prawem prawomocnego orzeczenia byłaby oddalona, trzeba przyjąć, że jest ona oczywiście

bezzasadna w rozumieniu art. 424⁹ k.p.c. (zob. postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 9 stycznia 2014 r., I BP 10/13, nie publ.).

Działanie wspólnoty w dziedzinie transportu lotniczego powinno mieć na celu, m.in. zapewnienie wysokiego poziomu ochrony pasażerów i powinno się w pełni zwracać uwagę na ogólne wymogi ochrony konsumentów (pkt 1 preambuły dyrektywy nr 261/2004). Wspólnota powinna podnosić standardy ochrony ustalone przez w/wym rozporządzenie, zarówno poprzez wzmacnianie praw pasażerów, jak i zapewnienie przewoźnikom lotniczym działalności w ujednoliconych warunkach na zliberalizowanym rynku (pkt 4 preambuły). Obsługujący przewoźnik lotniczy nie jest zobowiązany do wypłaty rekompensaty przewidzianej w art. 7 (pasażerowie otrzymują odszkodowanie w wysokości 400 euro dla wszystkich lotów wewnątrzwspólnotowych dłuższych niż 1 500 km i wszystkich innych lotów o długości od 1 500 do 3500 km), jeżeli może dowieść, że odwołanie lotu jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków (art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004). Ciężar dowodu tego, czy i kiedy pasażerowie zostali poinformowani o odwołaniu lotu spoczywa na obsługującym przewoźniku lotniczym (art. 5 ust. 4 rozporządzenia nr 261/2004).

W stanie faktycznym sprawy nie można podzielić stanowiska powoda W. M., iż wyrok Sądu drugiej instancji - w perspektywie prawa unijnego - jest dotknięty kwalifikowaną wadliwością. Przede wszystkim z akt sprawy nie wynika, że strona pozwana potwierdziła fakt co najmniej 3-godzinnego opóźnienia, jak to sugeruje powód w zarzutach skargi. Zresztą w apelacji powód na powyższy fakt w ogóle nie powoływał się, natomiast naruszeń prawa procesowego upatrywał na skutek braku przyjęcia, że to na pozwanej spoczywał ciężar dowodu na okoliczność momentu otwarcia drzwi samolotu po przylocie do miejsca przeznaczenia (k. 58/2). Ponadto w odpowiedzi na pozew strona pozwana zarzuciła, że powodowie nie wykazali opóźnienia lotu (k. 23). Przerzucenia ciężaru dowodu na stronę pozwaną nie można też upatrywać w postanowieniach art. 205c ust. 6 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (jedn. tekst: Dz. U. z 2023 r., poz. 2110), który jest wynikiem implementacji prawa unijnego do prawa krajowego i stanowi, że przewoźnik lotniczy, organizator turystyki albo sprzedawca biletów przekazuje pasażerowi

odpowieź na reklamację, a jeżeli nie udzieli odpowiedzi na reklamację w terminie (tj. 30 dni od dnia jej złożenia - ust. 2), uważa się, że uznał reklamację. W niniejszej sprawie pozwany przewoźnik nie uznał reklamacji, informując powodów o potrzebie przedłożenia dodatkowych dokumentów. Jakkolwiek stanowisko pozwanego zawarte w odpowiedzi na reklamację było błędne, ale tylko z tego względu nie można przyjąć skutku z art. 205c ust. 6 tej ustawy.

Nie sposób też nie zauważyć, że przepisy rozporządzenia nr 261/2004 r. literalnie przewidują odszkodowanie dla pasażera w przypadku odwołania lotu (to samo dotyczy rozkładu ciężaru dowodu w tym zakresie), a nie także opóźnienia lotu o co najmniej 3 godziny. Rozporządzenie nie definiuje pojęcia opóźnienia uzasadniającego odszkodowanie, tym bardziej że art. 6 (dotyczący opóźnienia) nie odsyła do art. 7, lecz do uprawnień uregulowanych w art. 8 i 9. Rozszerzenie zapisów rozporządzenia dotyczących odwołania lotu (w zakresie odszkodowania, o którym mowa w art. 7 w zw. z art. 5) także na przypadki opóźnienia lotu o co najmniej trzy godziny jest wynikiem orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej (wyroki z 19 listopada 2009 r., C - 402/07 i C - 432/07 oraz z 23 października 2012 r., C - 581/10, C - 629/10). Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej dokonuje wykładni prawa unijnego w ramach okoliczności faktycznych danej sprawy, zaś odpowiedzialność za rozstrzygnięcie sprawy z elementem prawa unijnego spoczywa na sądzie krajowym (zob. wyroki z 23 lipca 2019 r., C – 242/18 i z 15 czerwca 2023 r., C – 520/21)..

Wobec tego gramatyczna wykładnia przepisów rozporządzenia nr 261/2004 (odnośnie do rozkładu ciężaru dowodu w przypadku dochodzenia przez pasażera odszkodowania za opóźnienie lotu) nie przemawia za sprzecznością zaskarżonego wyroku z prawem unijnym i to kwalifikowaną. Również wyniki wykładni logicznej przepisów rozporządzenia nr 261/2004 r. nie potwierdzają tej sprzeczności, skoro co do zasady odwołanie lotu w swych skutkach jest bardziej dolegliwe dla pasażera niż co najmniej 3 godzinne opóźnienie, a ponadto w art. 6 zostały przewidziane uprawnienia pasażerów w przypadku opóźnienia lotu. Nie można zatem w drodze wnioskowania logicznego przyjąć, że jeśli pasażerowi przysługuje odszkodowanie z powodu odwołania lotu, to także ma to miejsce w razie opóźnienia lotu o co najmniej 3 godziny.

W powołanych wyżej wyrokach Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej zastosował wykładnię teleologiczną i w istocie dokonał rozszerzającej interpretacji odwołania lotu, identyfikując z nim także opóźnienie lotu o co najmniej 3 godziny. Niewątpliwie stanowisko w kwestii rozkładu ciężaru dowodu w kierunku zgodnym z prezentowanym przez powoda można byłoby wyprowadzić z ww. orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, ale i tak w tej materii sytuacja nie jest klarowna, skoro Komisja wydała wytyczne interpretacyjne do rozporządzenia nr 261/2004, ale i one w tym zakresie nie są jednoznaczne.

Skarżący w toku postępowania zakończonoego skarżonym wyrokiem nie wnioskował o zobowiązanie strony pozwanej do przedstawienia dokumentacji związanej z faktyczną godziną przylotu na okoliczność wykazania opóźnienia i jego rozmiaru, ani też nie twierdził, że wcześniej w ogóle zwracał się do pozwanego o wydanie w tym przedmiocie stosownego potwierdzenia, względnie aby strona pozwana odmówiła zadośćuczynieniu temu żądaniu powoda jako pasażera. W tej sytuacji powód nie został pozbawiony praw procesowych, które umożliwiłyby mu wykazanie zasadności dochodzonych w sprawie roszczeń, zwłaszcza że już odpowiedzi na pozew pozwana powołała się na brak wykazania przez powodów opóźnienia lotu.

W konsekwencji skoro wyniki różnych typów wykładni przepisów rozporządzenia nr 261/2004 (gramatyczna, logiczna i celowościowa), w odniesieniu do rozkładu ciężaru dowodu w kwestii opóźnienia lotu i jego rozmiaru, nie są jednoznaczne, zaś powód - w świetle prawa krajowego - nie został pozbawiony możliwości wykazania tych okoliczności, to nie może być mowy o ewidentnej sprzeczności zaskarżonego wyroku z prawem unijnym.

Z powyższych względów, Sąd Najwyższy na podstawie art. 424⁹ k.p.c. odmówił przyjęcia skargi do rozpoznania, a o kosztach postępowania skargowego orzekł na podstawie art. 98 § 3 k.p.c. w zw. z art. 99 k.p.c., art. 424¹² k.p.c., art. 398²¹ k.p.c. i art. 391 § 1 k.p.c. oraz art. 108 § 1 k.p.c., w zakresie zaś odsetek, opierając się na art. 98 § 1¹ k.p.c. w zw. z art. 19 ust. 1 i art. 31 ustawy z dnia 9 marca 2023 r. o zmianie ustawy - Kodeks postępowania cywilnego oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 614) oraz przy uwzględnieniu § 2a rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 6 sierpnia 2014 r. w sprawie określenia brzmienia

klauzuli wykonalności (jedn. tekst: Dz. U. z 2021 r., poz. 2324). Na zasądzone koszty składa się wynagrodzenie za zastępstwo procesowe ustalone według minimalnej stawki taryfowej (§ 2 pkt 3 w zw. z § 10 ust. 5 pkt 2 i § 20 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych, jedn. tekst: Dz. U. z 2023, poz. 1935 ze zm.).

[PG]

[a.ł.]