

UZASADNIENIE

wyroku z dnia 4 listopada 2020 r.

Pozwem z dnia 19 lutego 2019 r. (data stempla pocztowego) powódka O. S. wniosła o zasądzenie na swoją rzecz od (...) spółki akcyjnej z siedzibą w W. kwoty 400 euro wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie liczonymi od dnia 19 maja 2018 r. do dnia zapłaty oraz kosztów postępowania, w tym zwrotu kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych

W uzasadnieniu pozwu powódka wskazała, iż kupiła bilet, a następnie dnia 19 maja 2018 r. miała odbyć lot z lotniska w K. do lotniska w A. (LO 752, LO 267). W wyniku nieprawidłowego wykonania lotu nr LO 752 przez pozwaną dotarła na lotnisko docelowe z ponad 3-godzinny opóźnieniem. W związku z tym przysługuje jej względem pozwanego odszkodowanie na podstawie 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 (pozew k. 3-6).

W sprzeciwie od wydanego w sprawie nakazu zapłaty pozwana wniosła o oddalenie powództwa w całości oraz zasądzenie od powódki kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego, według norm przepisanych.

Pozwana przyznała, że rejs z K. do W. został opóźniony. Niemniej rejs wykonywany był samolotem Boeing 737-800 o numerach rejestracyjnych (...), który w trakcie lądowania w K. zderzył się z ptakami. Konieczny stał się przegląd specjalny, a samolot wycofano ze służby. Przegląd specjalny mógł zaś wykonać tylko certyfikowany mechanik, który nie był dostępny na miejscu. Pozwana razem z pierwszym rejsiem do K. LO 755 wysłała mechanika i powyższe czynności wygenerowały opóźnienie. Strona pozwana wskazała, że nie mogła wyleasingować samolotu, ponieważ do zdarzenia doszło poza portem bazowym i główną siedzibą pozwanej. Jednocześnie powódka otrzymała zmianę rezerwacji na dzień następny na rejs bezpośredni do A.. (sprzeciw od nakazu zapłaty k. 24-25)

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

O. S. posiadała u pozwanego przewoźnika (...) spółki akcyjnej w W. rezerwację na lot łączony LO 752 i LO 267 z K. do A. z portem pośrednim w W. w dniu 9 maja 2018 r.

(okoliczności niesporne, dowód: potwierdzenie rezerwacji, k. 10; karty pokładowe, k. 11-11v)

Lot nr LO 752 miał być wykonywany o godzinie 11:50 (...) samolotem Boeing 737 o numerach rejestracyjnych (...), który wykonywał wcześniej lot z W. do K. (lot nr LO 751). Zaplanowana rezerwa czasowa na lotnisku w K. pomiędzy kolejnymi lotami wynosiła 45 minut. Samolot lecący na trasie z W. do K. podczas lądowania zderzył się z ptakiem i w celu przeprowadzenia przeglądu samolotu po zderzeniu pozwany przysłał z W. mechanika, który przyleciał razem z rejsiem do K. nr LO 755. W związku z tym samolot został wyłączony z użytkowania do godziny 23:50 (...). W konsekwencji powódka przyleciała na lotnisko docelowe w A. dopiero w dniu następnym lotem bezpośrednim zaferowanym przez stronę pozwaną, z opóźnieniem wynoszącym 17 godzin.

(dowody: wydruk z systemu hubinfo, k. 31; raport dzienny operacji lotniczych, k. 32-33; formularz techniczny, k. 34; raport (...), k. 35; wydruk z systemu rezerwacyjnego, k. 37; wydruk netline, k. 36)

W związku z opóźnieniem lotu, pełnomocnik powódki pismem z dnia 30 stycznia 2019 r. wezwał (...) spółkę akcyjną z siedzibą w W. do zapłaty na rzecz powódki odszkodowania w kwocie 400 euro, w terminie 7 dni od daty otrzymania wezwania na wskazany rachunek bankowy. Przedmiotowe wezwanie doręczone zostało pozwanej w dniu 4 lutego 2019 r.

(dowód: pismo powódki z dnia 30 stycznia 2019 r. wraz z dowodem nadania k. 12-14)

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie dokumentów zgromadzonych w aktach sprawy, których autentyczność i zgodność z rzeczywistym stanem rzeczy nie budziła wątpliwości oraz twierdzeń stron przyznanych wprost i niezaprzeczonych przez stronę przeciwną, na podstawie art. 229 k.p.c. i 230 k.p.c. W szczególności Sąd miał na uwadze, że wprawdzie dokumenty dołączone do sprzeciwu, w postaci wydruku z systemu hubinfo, raportu dziennego operacji lotniczych, formularza technicznego, oraz raportu (...) wskazują jedynie na to, że w dokumentacji sporządzanej przez pozwanego odnotowano zderzenie samolotu, który miał wykonać sporny lot, z ptakiem oraz że w celu wykonania przeglądu samolotu wysłano mechanika z W.. Niemniej, mając na uwadze stanowisko strony powodowej przedstawione w toku procesu Sąd doszedł do przekonania, że fakt zderzenia samolotu z ptakiem, jak i wysłania przez stronę pozwaną mechanika z W. należało uznać za niewątpliwy i bezsporny.

Sąd zważył, co następuje:

Powództwo okazało się w znacznej części zasadne.

Z okoliczności niniejszej sprawy wynika, iż podstawę prawną dochodzonego przez powódkę 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.).

Zgodnie z art. 5 ust. 1 powołanego rozporządzenia w przypadku odwołania lotu, pasażerowie, których to odwołanie dotyczy:

I. otrzymują pomoc od obsługującego przewoźnika lotniczego, zgodnie z art. 8;

II. otrzymują pomoc od obsługującego przewoźnika lotniczego, zgodnie z art. 9 ust. 1 lit. a) i art. 9 ust. 2, jak również, w przypadku zmiany trasy, gdy racjonalnie spodziewany czas startu nowego lotu ma nastąpić co najmniej jeden dzień po planowym starcie odwołanego lotu, pomoc określoną w art. 9 ust. 1 lit. b) i c);

III. mają prawo do odszkodowania od obsługującego przewoźnika lotniczego, zgodnie z art. 7, chyba że:

i. zostali poinformowani o odwołaniu co najmniej dwa tygodnie przed planowym czasem odlotu; lub

ii. zostali poinformowani o odwołaniu w okresie od dwóch tygodni do siedmiu dni przed planowym czasem odlotu i zaoferowano im zmianę planu podróży, umożliwiającą im wylot najpóźniej dwie godziny przed planowym czasem odlotu i dotarcie do ich miejsca docelowego najwyżej cztery godziny po planowym czasie przylotu; lub

(...). zostali poinformowani o odwołaniu w okresie krótszym niż siedem dni przed planowym czasem odlotu i zaoferowano im zmianę planu podróży, umożliwiającą im wylot nie więcej niż godzinę przed planowym czasem odlotu i dotarcie do ich miejsca docelowego najwyżej dwie godziny po planowym czasie przylotu.

Stosownie natomiast do art. 7 ust. 1 rozporządzenia: „W przypadku odwołania do niniejszego artykułu, pasażerowie otrzymują odszkodowanie w wysokości: (1) 250 EUR dla wszystkich lotów o długości do 1.500 kilometrów; (2) 400 EUR dla wszystkich lotów wewnątrzspółnotowych dłuższych niż 1 500 kilometrów i wszystkich innych lotów o długości od 1.500 do 3.500 kilometrów; (3) 600 EUR dla wszystkich innych lotów. Przy określeniu odległości, podstawą jest ostatni cel lotu, do którego przybycie pasażera nastąpi po czasie planowanego przylotu na skutek opóźnienia spowodowanego odmową przyjęcia na pokład lub odwołaniem lotu.

Zgodnie z motywami 14 i 15 oraz art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004, w drodze odstępstwa od przepisów art. 5 ust. 1 tego rozporządzenia, przewoźnik lotniczy jest zwolniony z obowiązku wypłaty pasażerom odszkodowania na podstawie art. 7 tego rozporządzenia, jeżeli może dowieść, że odwołanie lub opóźnienie lotu wynoszące co najmniej

trzy godziny jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można by było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków.

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. wyroki (...): z dnia 22 grudnia 2008 r., C 549/07; z dnia 31 stycznia 2013 r., C 12/11; z dnia 17 września 2015 r., C 257/14).

W rozpoznawanej sprawie, w ocenie pozwanego przewoźnika lotniczego, zdarzeniem nadzwyczajnym było zderzenie samolotu z ptakiem, do którego doszło w dniu 19 maja 2018 r. podczas rejsu bezpośrednio poprzedzającego opóźniony lot z K. do W. wyznaczony na ten sam dzień w ramach zaplanowanej rotacji i będąca skutkiem tego zderzenia konieczność wykonania przeglądu specjalnego.

Mając to na uwadze wskazać na wstępie należy, że w wyroku z dnia 4 maja 2017 r. (w sprawie C-315/15), Trybunał Sprawiedliwości stwierdził, że art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 w związku z motywem 14 tego rozporządzenia należy interpretować w ten sposób, że zderzenie samolotu z ptakiem wchodzi w zakres pojęcia "nadzwyczajnych okoliczności" w rozumieniu tego przepisu.

Mimo że zderzenie samolotu z ptakiem może trafiać się często - z uwagi na naturalną obecność ptaków w przestrzeni powietrznej, jest to jednak zdarzenie losowe, niemożliwe do przewidzenia, występujące nagle, które nie jest nierozzerwalnie związane z systemem funkcjonowania maszyny, nie wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności przewoźnika lotniczego i nie pozwala mu na skuteczne nad nimi panowanie. W tej sytuacji wykonanie przeglądu i ewentualnej naprawy samolotu jest niezbędne z uwagi na priorytetowe traktowanie bezpieczeństwa pasażerów. W powyższym względzie bez znaczenia jest to, czy kolizja ta rzeczywiście spowodowała uszkodzenia samolotu.

Ponieważ jednak nie wszystkie nadzwyczajne okoliczności skutkują zwolnieniem z obowiązku wypłaty pasażerom odszkodowania, na podmiocie, który zamierza się na nie powołać, spoczywa obowiązek wykazania, że okoliczności tych w żadnym razie nie można było uniknąć za pomocą dostosowanych do sytuacji środków, to jest środków, które w chwili wystąpienia nadzwyczajnych okoliczności odpowiadają między innymi warunkom technicznie i ekonomicznie możliwym do przyjęcia przez danego przewoźnika lotniczego (zob. wyrok (...) z dnia 12 maja 2011 r., C 294/10). Podmiot ten musi zatem wykazać, że nawet przy użyciu wszystkich zasobów ludzkich i materiałowych oraz środków finansowych, jakimi dysponował, w sposób oczywisty nie mógł, bez poświęceń niemożliwych do przyjęcia z punktu widzenia możliwości jego przedsiębiorstwa w tym momencie, uniknąć sytuacji, w której zaistniałe nadzwyczajne okoliczności skutkowały odwołaniem lotu lub jego opóźnieniem wynoszącym w chwili lądowania na lotnisku docelowym co najmniej trzy godziny. Zadaniem przewoźnika lotniczego - w obliczu nadzwyczajnych okoliczności takich jak zderzenie jego samolotu z ptakiem - jest więc podjęcie dostosowanych do sytuacji środków, przy użyciu wszystkich zasobów ludzkich i materiałowych oraz środków finansowych, jakimi dysponuje, w celu uniknięcia, o ile to tylko możliwe, odwołania lub znacznego opóźnienia lotów.

Jednocześnie, w wyroku Trybunału Sprawiedliwości z dnia 11 czerwca 2020 r. (w sprawie C-74/19) wskazano wprawdzie, że artykuł 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 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, w związku z motywem 14 tego rozporządzenia należy interpretować w ten sposób, że w celu uzyskania zwolnienia z obowiązku wypłaty odszkodowania pasażerom w przypadku dużego opóźnienia lub odwołania lotu obsługujący przewoźnik lotniczy może powołać się na 'nadzwyczajną okoliczność', która miała wpływ na poprzedni lot obsługiwany przez tego samego przewoźnika za pośrednictwem tego samego statku powietrznego, pod warunkiem jednak że istnieje bezpośredni związek przyczynowy między wystąpieniem owej okoliczności a opóźnieniem, względnie odwołaniem kolejnego lotu, czego ocena należy do sądu odsyłającego z uwzględnieniem w szczególności sposobu eksploatacji danego statku powietrznego.

Zatem, samo wystąpienie nadzwyczajnej okoliczności, mające wpływ na poprzedni lot nie prowadzi do zwolnienia z obowiązku wypłaty pasażerom odszkodowania, jeśli nie istnieje bezpośredni związek przyczynowy między wystąpieniem owej okoliczności a opóźnieniem, względnie odwołaniem kolejnego lotu, z uwzględnieniem w szczególności sposobu eksploatacji danego statku powietrznego. Jednocześnie należy mieć na uwadze, że odwołanie lub znaczne opóźnienie lotu nie może być uznane za spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności w sytuacji, gdy to odwołanie lub opóźnienie jest efektem skorzystania przez przewoźnika lotniczego z usług wybranego przezeń specjalisty w celu przeprowadzenia kontroli bezpieczeństwa, jaka jest wymagana po zderzeniu samolotu z ptakiem, mimo że kontrola taka została już przeprowadzona lub mogła być wcześniej przeprowadzona przez specjalistę uprawnionego do tego w świetle obowiązujących przepisów.

Zdaniem Sądu, okoliczności rozpatrywanej sprawy nie mogą zostać uznane za „nadzwyczajne okoliczności” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia, gdyż pozwany nie wykazał, że podjął dostosowane do sytuacji środki, przy użyciu wszystkich zasobów ludzkich i materiałowych oraz środków finansowych, jakimi dysponował, w celu uniknięcia, o ile to tylko możliwe, odwołania lub znacznego opóźnienia lotu.

W rozpatrywanej sprawie opóźnienie było efektem skorzystania przez przewoźnika lotniczego z usług wybranego przezeń mechanika przebywającego w W., który w celu przeprowadzenia na lotnisku w K. kontroli bezpieczeństwa, jaka jest wymagana po zderzeniu samolotu z ptakiem, musiał uprzednio odbyć podróż samolotem z W. do K.. Przewoźnik nie wykazał zaś, że taki wybór procedury przywrócenia samolotu do użytku po zderzeniu z ptakiem nie wynikał wyłącznie z wewnętrznej procedury przyjętej przez pozwanego ani że mechanicy zatrudnieni na lotnisku w K. nie przeprowadzili kontroli samolotu bezpośrednio po zderzeniu z ptakiem lub że nie mieli wystarczających kwalifikacji do dokonania takiego przeglądu. W szczególności, ta ostatnia okoliczność nie została potwierdzona, choćby informacją portu lotniczego w K., a złożony do akt raport (...), stanowiący dokument wystawiony przez stronę pozwaną nie może być uznany za miarodajny dowód w tym zakresie, zważywszy na stanowisko strony powodowej zaprezentowane w odpowiedzi na sprzeciw (k. 45-46). Należy przy tym podkreślić, że bezpośredniej przyczyny opóźnienia lotu należy upatrywać nie w samym fakcie zderzenia z ptakiem, ale w koniecznym po tym zdarzeniu sprawdzeniu samolotu pod kątem ewentualnych uszkodzeń wywołanych zderzeniem z ptakiem. Dopiero udowodnienie, że procedura sprawdzenia samolotu w związku ze zderzeniem z ptakiem została przeprowadzona w sposób wymagany w takich sytuacjach, a nie zależny jedynie od woli pozwanego, pozwoliłoby na przyjęcie, że w sprawie wystąpiła nadzwyczajna okoliczność, o której mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004.

Niezależnie od powyższego godzi się zauważyć, że przewoźnik lotniczy powinien rozsądnie na etapie planowania lotu uwzględnić ryzyko opóźnienia związanego z ewentualnym zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, ponieważ jest zobowiązany do podjęcia wszelkich racjonalnych środków w celu uniknięcia takich okoliczności. Powinien w związku z tym przewidzieć określoną rezerwę czasu pozwalającą mu, w miarę możliwości, na wykonanie całego lotu po ustaniu nadzwyczajnych okoliczności. 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 (zob. wyrok TS z dnia 12 maja 2011 r., w sprawie C-294/10). Zdaniem Sądu, w okolicznościach niniejszej sprawy przewoźnik w ogóle nie brał pod uwagę wycarterowania innego samolotu na wypadek opóźnienia w toku rotacji, nie miał rezerwy materiałowej w postaci "zapasowego samolotu", wreszcie także przewidziana w planie lotów rezerwa czasowa okazała się iluzoryczna i nieskuteczna. Jednocześnie zaoferowane przez stronę pozwaną dowody nie pozwalają na stwierdzenie, że plan podróży powódki nie mógł zostać zmieniony w inny sposób niż przez przekierowanie jej na inny lot następnego dnia, co doprowadziło do tego, że pasażerka dotarła do miejsca docelowego z 17-godzinnym opóźnieniem. Dokonanie takiej zmiany planu podróży pasażera nie stanowi zaś „racjonalnego środka” zwalniającego tego przewoźnika z obowiązku wypłaty odszkodowania przewidzianego w art. 5 ust. 1 lit. c) i art. 7 ust. 1 ww. rozporządzenia (zob. wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 11 czerwca 2020 r. w sprawie C-74/19).

Brak udowodnienia wskazanych wyżej okoliczności powoduje, że nie można uznać, że opóźnienie lotu z K. do W. w dniu 19 maja 2018 r. było spowodowane okolicznościami nadzwyczajnymi, których przewoźnik lotniczy nie mógł przewidzieć i z odpowiednim wyprzedzeniem im zapobiec.

Należy pamiętać, że to na pozwanym przewoźniku lotniczym spoczywa ciężar udowodnienia, że nie jest on zobowiązany do wypłaty rekompensaty przewidzianej w art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 - wynika to wprost z treści art. 5 ust. 3 tego rozporządzenia. Przerzucenie ciężaru dowodu w opisanym wyżej zakresie na przewoźnika lotniczego powoduje, że jeśli przewoźnik lotniczy nie przedstawi dowodów, z których wynika, że opóźnienie samolotu trwające ponad 3 godziny było wynikiem okoliczności o charakterze nadzwyczajnym, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków - brak jest podstaw do zwolnienia go z ciężącego na nim obowiązku wypłacenia odszkodowania przewidzianego w art. 7 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004.

W rozpoznawanej sprawie pozwany przewoźnik lotniczy nie przedstawił wystarczających dowodów.

W konsekwencji należało powództwo uwzględnić w całości co do roszczenia głównego na podstawie art. 7 ust. 1 Rozporządzenia 261/2004, natomiast co do odsetek w części za okres od 12 lutego 2019 r. do dnia zapłaty.

Sąd nie podziela bowiem stanowiska powódki, że w roszczenie odszkodowawcze z rozporządzenia 261/2004 staje się wymagalne w dacie odbycia lotu, bądź w dacie, kiedy lot miał się odbyć. Należy zauważyć, że rozporządzenie 261/2004 nie reguluje innych kwestii cywilnoprawnych niż te, które są przedmiotem jego regulacji. W pozostałym zakresie zastosowanie znajdują zatem reguły krajowych porządków prawnych w dziedzinie prawa cywilnego. Zgodnie z art. 455 k.c. jeżeli termin spełnienia świadczenia nie jest oznaczony ani nie wynika z właściwości zobowiązania, świadczenie powinno być spełnione niezwłocznie po wezwaniu dłużnika do wykonania. Roszczenia odszkodowawcze oparte na przepisach rozporządzenia 261/2004 wynikają z niewykonania bądź nienależytego wykonania zobowiązania, przez co mają charakter bezterminowy. Z tego względu termin wymagalności tego roszczenia można oznaczyć dopiero po wezwaniu dłużnika do zapłaty. Z akt sprawy wynika, że pełnomocnik powódki wezwał pozwaną do zapłaty pismem z dnia 30 stycznia 2019 r., oznaczając siedmiodniowy termin na zaspokojenie roszczeń powoda. Pismo to zostało doręczone pozwanej w dniu 4 lutego 2019 r. Z tych względów Sąd uznał, że pozwana pozostawała w opóźnieniu w spełnieniu świadczenia od dnia 12 lutego 2019 r. i od tej daty zasądził odsetki, w pozostałej części oddalając powództwo.

Wobec powyższego Sąd orzekł jak w pkt I i II sentencji.

O kosztach procesu Sąd orzekł zgodnie z zasadą odpowiedzialności za wynik sprawy, statutowanej w art. 98 § 1 k.p.c. z uwzględnieniem art. 100 zd. 2 k.p.c. W ocenie Sądu powódka uległa pozwanej nieznacznie co do roszczenia ubocznego, wobec tego pozwaną należało obciążyć w całości kosztami procesu, poniesionymi przez powódkę, a obejmującymi opłatę od pozwu w wysokości 30 zł, koszty zastępstwa procesowego w wysokości 900 zł (§ 2 pkt 3 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych) oraz koszt opłaty skarbowej od pełnomocnictwa w wysokości 17 zł.

sędzia R. S.

ZARZĄDZENIE

odpis wyroku z uzasadnieniem proszę doręczyć pełn. pozwanej.

Dnia 29 grudnia 2020 r.