

UZASADNIENIE

wyroku z dnia 7 czerwca 2017 roku

Pozwem z dnia 16 listopada 2015 r. (data prezentaty) powodowie A. H. (1), S. H., A. H. (2) i A. H. (3) domagali się zasądzenia od (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W. kwoty po 250 euro wraz z ustawowymi odsetkami liczonymi od dnia wniesienia pozwu do dnia zapłaty a także kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

W uzasadnieniu pozwu powodowie wskazali, że na podstawie rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. dochodzą od pozwanego zryczałtowanego odszkodowania za opóźnienie w podróży. Wyjaśnili, że w dniu 26 czerwca 2015 r. odbyli podróż z portu lotniczego w K. do portu lotniczego w Z. (Grecja) połączeniem realizowanym przez pozwanego. Lot ten uległ ponad 3-godzinnemu opóźnieniu. Pozwany wezwany do zapłaty odszkodowania nie wypłacił żądanej kwoty (pozew k.2-8).

Pozwany (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W. dnia 22 lutego 2016 r. wniósł w odpowiedzi na pozew o oddalenie powództwa w całości oraz o zasądzenie na swoją rzecz kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych. W uzasadnieniu swego stanowiska pozwany podniósł zarzut braku legitymacji czynnej powodów poprzez nieprzedstawienie żadnego dowodu stawienia się do odprawy lotu (...). Podkreślił, że karty pokładowe na lot powrotny nie mogą stanowić dowodu na wskazaną okoliczność. Wskazał również, że roszczenie powodów może wykraczać poza zakres stosowania Rozporządzenia 261/2004 z uwagi na to, że z załączonych dokumentów nie wynika, czy powodowie opłacili lot. Pozwany (...) sp. z o.o. powołał się również na zaistnienie nadzwyczajnych okoliczności uzasadniających opóźnienie w podróży. Wskazał, że po lądowaniu rejsu (...) z E. (Tunezja) do K. znalezione zostały ślady zderzenia samolotu z ptakiem co spowodowało konieczność uruchomienia specjalnej procedury (after bird strike inspection). Wydłużenie czasu inspekcji spowodowało, że do wykonania skarżonego lotu musiał zostać wskazany inny samolot. (odpowiedź na pozew k. 45-50).

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

A. H. (1), S. H., A. H. (2) i A. H. (3) zawarli z (...) spółką z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w K. umowę o organizację imprezy turystycznej obejmującej pobyt w Z. w Grecji w okresie od 26 czerwca 2015 r. do dnia 10 lipca 2015 r. Częścią imprezy turystycznej był przelot samolotem z K. do Z. w dniu 26 czerwca 2015 r. lotem (...) oraz z Z. do K. w dniu 10 lipca 2015 r. lotem (...). (dowód: bilety pasażerskie k. 16,17,18,19) Lot (...) w dniu 26 czerwca 2015 r. miał wystartować o godzinie 3.00, jednak został opóźniony i wystartował dopiero ok. godziny 9.00. (dowód: okoliczność niesporna, oświadczenie przedstawiciela organizatora imprezy turystycznej k. 20) A. H. (1), S. H., A. H. (2) i A. H. (3) mieli potwierdzoną rezerwację na lot (...) i stawili się do odprawy. (dowód: kopie kart pokładowych i zawieszek bagażowych k. 21,22) Samolot SP- (...), który miał wykonać lot (...) okazał się niezdolny do wykonania tej operacji z powodu wykrycia śladów zderzenia z ptakiem. Lot (...) został wykonany samolotem SP- (...). (dowód: dokumentacja przeglądu technicznego i korespondencja mejlowa k. 58-65) Pismem datowanym 14 października 2015 r., a wysłanym dnia 9 października 2015 r., pełnomocnik powodów wezwał (...) spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W. do zapłaty kwoty 1000 euro w terminie 3 dni od otrzymania wezwania. (dowód: pismo k. 23, kopia pocztowej książki nadawczej k. 24)

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie wyżej powołanych dowodów, które nie były kwestionowane przez strony, ani nie budziły wątpliwości Sądu. Wobec tego Sąd obdarzył je walorami wiarygodności i mocy dowodowej.

Sąd zważył, co następuje:

Powództwo jest niezasadne.

Zagadnienia dotyczące możliwości dochodzenia odszkodowania za odwołanie lotu zostały uregulowane przepisami unijnymi i są zawarte w Rozporządzeniu (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 lit. c rozporządzenia nr 261/04 w przypadku odwołania lotu, pasażerowie, których to odwołanie dotyczy 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 to art. 7 ust. 1 rozporządzenia nr 261/04 w przypadku odwołania do niniejszego artykułu, pasażerowie otrzymują odszkodowanie w wysokości: a) 250 EUR dla wszystkich lotów o długości do 1500 kilometrów; b) 400 EUR dla wszystkich lotów wewnątrzwspólnotowych dłuższych niż 1500 kilometrów i wszystkich innych lotów o długości od 1500 do 3500 kilometrów; c) 600 EUR dla wszystkich innych lotów niż loty określone w lit. a) lub b). Przy określaniu odległości, podstawą jest ostatni cel lotu, do którego przybycie pasażera nastąpi po czasie planowego przylotu na skutek opóźnienia spowodowanego odmową przyjęcia na pokład lub odwołaniem lotu.

Uprawnienie do żądania odszkodowania na podstawie rozporządzenia nr 261/2004 zostało rozciągnięte również na pasażerów lotów opóźnionych. W wyroku z dnia 19 listopada 2009 r. w sprawach połączonych C-402/07 i C 432/07 Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej stwierdził, że „artykuły 5, 6 i 7 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że do celów stosowania prawa do odszkodowania pasażerów opóźnionych lotów można traktować jak pasażerów odwołanych lotów oraz że mogą oni powoływać się na prawo do odszkodowania przewidziane w art. 7 tego rozporządzenia, jeżeli z powodu tych lotów poniosą stratę czasu wynoszącą co najmniej trzy godziny, czyli jeżeli przybędą do ich miejsca docelowego co najmniej trzy godziny po pierwotnie przewidzianej przez przewoźnika lotniczego godzinie przylotu. Niemniej takie opóźnienie nie rodzi po stronie pasażerów prawa do odszkodowania, jeżeli przewoźnik lotniczy jest w stanie dowieść, że odwołanie lub duże opóźnienie lotu jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków, to jest okoliczności, które pozostają poza zakresem skutecznej kontroli przewoźnika lotniczego”.

Z podniesionych przez pozwanego zarzutów niezasadny okazał się zarzut braku legitymacji czynnej, zasadny natomiast był zarzut zaistnienia nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków.

W zakresie legitymacji czynnej ciężar dowodu spoczywał na powodach. Zgromadzony w aktach sprawy materiał dowodowy przekonał Sad, że powodowie są legitymowani w niniejszej sprawie. Wynika to wprost z dowodów w postaci kopii kart pokładowych, zawieszek bagażowych oraz biletów wystawionych przez organizatora imprezy turystycznej. Nie ma tu istotnego znaczenia okoliczność, że pozwany jest przewoźnikiem czarterowym i w związku z tym nie prowadzi rezerwacji poszczególnych miejsc w samolotach dla oznaczonych osób, lecz rezerwuje przestrzeń przewozową swoich samolotów dla jednego podmiotu, np. organizatora imprezy turystycznej. Oczywiście nie jest to równoznaczne z rezerwacją indywidualną, jednak nie sposób uznać, że w takiej sytuacji pasażer korzystający z przelotu w ramach imprezy turystycznej nie ma potwierdzonej rezerwacji w rozumieniu powołanego rozporządzenia. Do uznania, że taki pasażer ma potwierdzoną rezerwację wystarczającą jest ustalenie, że zawarł umowę z organizatorem imprezy turystycznej, który z kolei w ramach tej imprezy zapewnia przelot wykonywany przez oznaczonego przewoźnika lotniczego. Stosując regułę wniosku a maiori ad minus należy uznać, że skoro organizator imprezy turystycznej zarezerwował całą przestrzeń przewozową samolotu, czyli wszystkie miejsca przeznaczone dla pasażerów, to co najmniej jedno z tych miejsc przypada na każdego uczestnika imprezy turystycznej, czyli także powodów. Q. erat demonstrandum.

W zakresie zarzutu zaistnienia nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków, ciężar dowodu spoczywał na pozwanym, albowiem jest to okoliczność wyłączająca surową odpowiedzialność przewoźnika lotniczego za nienależyte wykonanie zobowiązania, przejawiające się np. opóźnieniem lotu. W ocenie Sądu pozwany sprostał swym obowiązkom dowodowym w tym zakresie. Przedstawione przez pozwanego dowody na okoliczność stwierdzenia kolizji z ptakiem samolotu SP- (...) i konieczności wykonania z tego powodu niezwłocznego przeglądu nie były kwestionowane przez powodów. Spór między stronami przeniósł się natomiast na płaszczyznę oceny, czy okoliczności powoływane przez pozwanego mają charakter i znaczenie prawne niweczące roszczenie powodów o odszkodowanie na podstawie przepisów rozporządzenia nr 261/2004.

Sąd doszedł do przekonania, że okoliczność zderzenia statku powietrznego z ptakiem stanowi okoliczność, która powoduje konieczność przeprowadzenia kontroli sprawności tegoż statku po wylądowaniu i jednocześnie, jeżeli okaże się, że istotnie do takiej kolizji doszło, wyłącza prawo pasażerów do odszkodowania z tytułu opóźnienia lotu ponad czas oznaczony w rozporządzeniu 261/2004. Omawiana kwestię znakomicie ilustruje wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z 2012-03-06, sygn. akt I OSK 555/11, w uzasadnieniu którego NSA wyraził następujące stanowisko: <<Zwrot "nadzwyczajne okoliczności", o którym mowa w art. 5 ust. 3 w zw. z art. 7 ust. 1 lit. a 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 nr 295/91 (Dz.Urz. UE L Nr 46, str. 1) jest pojęciem nieostrym, zawierającym zwrot ocenny. W przeciwieństwie do innych wyrażeń wieloznacznych jest on oparty nie tyle na wyinterpretowaniu treści normy zapisanej nieostro, ile na dokonaniu wartościowania określonego stanu rzeczy. Przy jego stosowaniu konieczne jest zatem szczegółowe i przekonujące uzasadnienie rozstrzygnięcia wskazujące na dobór kryteriów ewaluacyjnych. W przypadku, gdy przyczyna odwołania lotu ma względem przewoźnika lotniczego charakter zewnętrzny, tj. nie wynika ze sposobu jego funkcjonowania i w ramach możliwych do podjęcia przez niego racjonalnych działań nie może on jej usunąć, to wówczas uznać należy, że zachodzą warunki określone w art. 5 ust. 3 powołanego rozporządzenia zwalniające przewoźnika lotniczego z obowiązku zapłaty odszkodowania określonego w art. 7 tego rozporządzenia.

2. Przyczyna odwołania lotów spowodowana obecnością na terenie portu lotniczego stada dzikich zwierząt stanowi przyczynę zewnętrzną względem przewoźnika lotniczego i nie posiada on innych racjonalnych środków, aby zapobiec takiej sytuacji. Obecność saren na lotnisku stanowi okoliczność nadzwyczajną, której przewoźnik nie może uniknąć pomimo wszelkich racjonalnych środków. Z tych względów uznać należy, że skoro przewoźnik uzyskał informację, że działania zmierzające do usunięcia dzikiej zwierzyny z terenu lotniska potrwać co najmniej kilka tygodni, a nie miał on na to żadnego wpływu, gdyż zajmowały się tym władze lotniska, to dokonana przez niego zmiana w rozkładzie lotów, w następstwie której nastąpiło odwołanie lotów powinna być oceniona jako zaistnienie nadzwyczajnych okoliczności, o których mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004.>> Niezależnie od odmienności stanu faktycznego sprawy rozstrzyganej przez NSA, walory tego orzeczenia w zakresie wykładni pojęcia „nadzwyczajnych okoliczności” o którym mowa w art. 5 ust. 3 w zw. z art. 7 ust. 1 lit. a rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. są nie do przecenienia na gruncie analizy okoliczności faktycznych i prawnych sprawy niniejszej. Sąd w składzie orzekającym w niniejszej sprawie podzielił poglądy wyrażone w cytowanym judykacie. Tym samym nie można podzielić stanowiska powodów, że w odniesieniu do zjawiska zderzeń statków powietrznych z ptakami możliwe jest podjęcie jakichkolwiek racjonalnych działań. Nie pozwala na to nawet notorium, że w przestrzeni powietrznej napotyka się ptaki, w tym poruszających się gromadnie. Jest to zjawisko naturalne, na które człowiek nie ma istotnego wpływu, w szczególności nie może modyfikować tras przelotu ptaków tak, aby nie dochodziło do ich kolizji z samolotami w korytarzach powietrznych. Niewątpliwie natomiast przewoźnik lotniczy ma obowiązek zapewnić bezpieczeństwo lotu w stopniu maksymalnym. Obowiązek ten należy sytuować wyżej w hierarchii obowiązków przewoźnika niż dbałość o komfort podróży pasażerów. W sytuacji konfliktu tych obowiązków, czy też leżących u ich podstawy wartości - ochrony życia i zdrowia pasażerów i zapewnienia im komfortu podróży, poza wszelką dyskusją pozostaje pierwszeństwo obowiązku ochrony zdrowia i życia pasażerów. W takiej sytuacji oczywiście

jest, że przewoźnik lotniczy zwolniony jest z odpowiedzialności za pozbawienie pasażerów komfortu związanego z realizacją lotu zgodnie z rozkładem.

Mając powyższe na uwadze Sąd orzekł jak w sentencji.

Zarządzenie: odpisy wyroku z uzasadnieniem doręczyć pełnomocnikowi powodów, a pozwanemu z pouczeniem o apelacji.