

UZASADNIENIE

wyroku z dnia 2 listopada 2016 roku

Pozwem z dnia 14 czerwca 2016 roku M. P. wniósł o zasądzenie od (...) z siedzibą w H. w Wielkiej Brytanii kwoty 250 euro, wraz z ustawowymi odsetkami liczonymi od dnia 2 lutego 2016 roku do dnia zapłaty oraz, o zasądzenie na swoją rzecz od pozwanego kosztów postępowania, według spisu kosztów w wysokości 419,10 zł.

W uzasadnieniu pozwu wskazał, że na podstawie rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 roku dochodzi od pozwanego zryczałtowanego odszkodowania za opóźnienie w podróży. Wyjaśnił, że w dniu 31 stycznia 2016 r. o godzinie 20:05 miał odbyć podróż z portu lotniczego w W. do portu lotniczego w L. połączeniem realizowanym przez pozwanego. Lot ten uległ siedemnastogodzinnemu opóźnieniu – faktyczny wylot nastąpił w dniu 1 lutego 2016 roku, o godzinie 13:05. Pozwany, pomimo wezwania go do zapłaty, nie uiścił odszkodowania na rzecz powoda (pozew k. 2-3).

Pozwany (...) z siedzibą w H. w Wielkiej Brytanii w odpowiedzi na pozew wniósł o oddalenie powództwa w całości oraz o zasądzenie na swoją rzecz kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego, według norm prawem przepisanych. W uzasadnieniu swego stanowiska pozwany przyznał, że powód był pasażerem opóźnionego lotu nr (...) z dnia 31 stycznia 2016 roku, na trasie W. - L.. Pozwany podniósł jednak, że nie ponosi odpowiedzialności za opóźnienie lotu, ponieważ wyłączną przyczyną opóźnienia lotu, było pogorszenie stanu zdrowia kapitana samolotu T.'ego O'C.. Pozwany wskazał, że w czasie kołowania samolotu na pasie startowym kapitan zaczął skarżyć się na bóle żołądka. O godzinie 19:28 czasu lokalnego kapitanowi podano leki: bisodol i paracetamol. Stan zdrowia kapitana pogorszył się jednak i została wezwana karetka pogotowia, którą kapitan statku został odwieziony do szpitala przy ulicy (...) w W.. Wobec tego samolot nie mógł wylecieć z W. o planowanym czasie (odpowiedź na pozew k. 19-22).

Sąd Rejonowy ustalił następujący stan faktyczny:

M. P. zawarł z (...) z siedzibą w H. w Wielkiej Brytanii umowę przewozu lotniczego na dzień 31 stycznia 2016 roku z portu lotniczego w W. do portu lotniczego w L.. Połączenie o numerze (...) było realizowane przez (...) z siedzibą w H. w Wielkiej Brytanii z planowaną godziną wylotu z portu startowego – 20:05. W dniu wylotu, gdy pasażerowie statku powietrznego byli już na pokładzie samolotu, kapitan statku T. O'C. poczuł ból w okolicy brzucha i miednicy. Wezwana została karetka pogotowia i kapitan został przewieziony do (...) Szpitala (...) na ulicy (...) w W. o godzinie 20:45. Po przyjęciu kapitana do szpitala wykonano u niego stosowne badania laboratoryjne i obrazowe. Wdrożono leczenie zachowawcze, w wyniku którego objawy całkowicie ustąpiły. (...) z siedzibą w H. w Wielkiej Brytanii nie posiada bazy na terytorium W.. Nie było planowanych postojów nocnych dla załogi pozwanego w W.. Dlatego nie było dostępnej załogi zastępczej w W. w dniu 31 stycznia 2016 roku. Wobec tego konieczne było sprowadzenie z L., gdzie znajduje się baza pozwanego, kapitana na zastępstwo. Został on przewieziony pierwszym możliwym lotem numer (...) o godzinie 08:24, w dniu 1 lutego 2016 roku z L. do W.. Dlatego lot został opóźniony o siedemnaście godzin i w związku z tym samolot wystartował dopiero w dniu 1 lutego 2016 roku około godziny 13:05 (okoliczności bezsporne, dowody: karta pokładowa k. 7, tłumaczenia wiadomości elektronicznych k. 29, 34-35, 37, tłumaczenie tabeli lotów k. 38-41, dokumentacja medyczna k. 65-69).

W związku z opóźnieniem w podróży lotniczej M. P. pismem z dnia 8 lutego 2016 roku wezwał (...) z siedzibą w H. w Wielkiej Brytanii do dobrowolnej zapłaty odszkodowania w kwocie 250 euro w terminie 7 dni od daty wystawienia pisma na wskazany rachunek bankowy (dowód: przetłumaczone wezwanie do dobrowolnej zapłaty k. 9).

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie wyżej wskazanych dokumentów i ich kserokopii złożonych do akt sprawy. Okoliczności te, jako przyznane, Sąd na podstawie art. 229 i 230 k.p.c. uznał za udowodnione. Dokumenty te

Sąd uznał za wiarygodne, gdyż nie były kwestionowane przez strony, a Sąd z urzędu nie znalazł podstaw do odmówienia im wiarygodności i mocy dowodowej.

Sąd Rejonowy zważył co następuje:

Powództwo okazało się niezasadne.

Powód opierał swoje roszczenie na regulacji zawartej w Rozporządzeniu (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiającym 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 2004/46/1). Ochrona na podstawie przepisów tego Rozporządzenia obejmuje nie tylko pasażerów lotów regularnych, ale również pasażerów lotów nieregularnych, w tym także loty stanowiące część zorganizowanych wycieczek (motyw piąty Rozporządzenia). W myśl art. 5 ust. 1 lit. c Rozporządzenia 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 do art. 7 ust. 1 rozporządzenia pasażerowie otrzymują odszkodowanie w wysokości:

- a) 250 EUR dla wszystkich lotów o długości do 1.500 kilometrów
- b) 400 EUR dla wszystkich lotów wewnątrzspółnotowych dłuższych niż 1.500 kilometrów i wszystkich innych lotów o długości od 1.500 do 3.500 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. W dalszej kolejności należy wskazać, że w myśl art. 5 ust. 3 Rozporządzenia obsługujący przewoźnik lotniczy nie jest zobowiązany do wypłaty rekompensaty przewidzianej w art. 7, jeżeli może dowieść, że odwołanie jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków.

Sąd zważył, 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 należy 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 (tak Europejski Trybunał Sprawiedliwości w wyroku z dnia 19 listopada 2009 r. w sprawach połączonych C-402/07 i C 432/07 mających za przedmiot wnioski o wydanie na podstawie art. 234 WE orzeczeń w trybie prejudycjalnym, złożone w postępowaniu Christopher S., G. S., A. S. p-ko (...) oraz S. B., K. L. p-ko A. France SA, (...) (...) - (...)).

Należy podkreślić, że celem Rozporządzenia, wynikającym zwłaszcza z motywu drugiego, jest podniesienie poziomu ochrony pasażerów lotniczych poprzez naprawienie szkód przez nich poniesionych w ramach transportu lotniczego w przypadku „odmowy przyjęcia na pokład i odwołania lub dużego opóźnienia lotów”. Pasażerowie, których lot został odwołany i pasażerowie, których lot jest znacznie opóźniony, ponoszą analogiczną szkodę polegającą na stracie czasu w stosunku do pierwotnego planu ich lotu, a co za tym idzie, znajdują się w porównywalnych sytuacjach. Dlatego należy uznać za Europejskim Trybunałem Sprawiedliwości, że pasażerowie lotów opóźnionych mogą powoływać się na prawo do odszkodowania przewidzianego w art. 7 Rozporządzenia nr 261/2004, jeżeli z powodu tego opóźnienia poniosą stratę czasu wynoszącą co najmniej trzy godziny. Takie rozwiązanie jest również zgodne z motywem piętnastym Rozporządzenia, skoro na podstawie tego motywu ustawodawca powiązał „duże opóźnienie” z prawem do odszkodowania. Ponieważ art. 6 Rozporządzenia przypisuje takie skutki prawne już w przypadku niektórych lotów opóźnionych o dwie godziny, motyw piętnasty Rozporządzenia obejmuje bez wątpienia opóźnienia o co najmniej trzy godziny. Podkreślić należy, że również wyrokiem z dnia 23 października 2012 r. w połączonych sprawach C-581/10 i C-629/10 Europejski Trybunał Sprawiedliwości orzekając w składzie (...) potwierdził interpretację Rozporządzenia zaprezentowaną w wyroku C-402/07.

W okolicznościach niniejszej sprawy niekwestionowany pozostawał fakt, że w dniu 31 stycznia 2016 roku, pozwany miał zrealizować skarżony rejs na trasie z W. do L. o numerze (...). Poza sporem pozostawało również, że odległość liczona metodą po ortodromie pomiędzy lotniskiem w W., a lotniskiem w L. wynosi mniej niż 1.500 kilometrów.

Jak zostało już wskazane, opóźnienie w przylocie nie kreuje 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 (art. 5 ust. 3 rozporządzenia), to jest okoliczności, które pozostają poza zakresem skutecznej kontroli przewoźnika lotniczego.

Na zaistnienie takich właśnie okoliczności powoływał się w niniejszej sprawie pozwany, wskazując, że bezpośrednią przyczyną opóźnienia rejsu powoda, było nagłe pogorszenie stanu zdrowia kapitana statku T. O’C..

Sąd podzielił powyższe stanowisko pozwanego. Odnosząc się do kwestii wystąpienia nadzwyczajnych okoliczności zwalniających przewoźnika lotniczego z obowiązku wypłaty stosownego odszkodowania, należy w pierwszej kolejności podnieść, że zgodnie z treścią rozporządzenia - punkt 14 preambuły - okoliczności te mogą zaistnieć w szczególności w przypadku destabilizacji politycznej, warunków meteorologicznych, zagrożenia bezpieczeństwa, nieoczekiwanych wad mogących wpłynąć na bezpieczeństwo lotu oraz strajków mających wpływ na działalność przewoźnika. Choć jest to otwarty katalog i pojawić się mogą inne sytuacje uzasadniające zwolnienie przewoźnika od obowiązku wypłaty zryczałtowanego odszkodowania, to jednak zawsze muszą mieć one w stosunku do przewoźnika lotniczego charakter zewnętrzny.

Na gruncie niniejszej sprawy, jak wynika ze zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego, niekwestionowanego przez strony postępowania, w dniu 31 stycznia 2016 roku już na pokładzie samolotu pozwanego przewoźnika, kapitan statku T. O’C. poczuł ból w okolicy brzucha i miednicy. Zdarzenie to miało nagły charakter oraz wystąpiło bezpośrednio przed odlotem. Wobec tego wezwana została karetka pogotowia i kapitan został przewieziony do (...) Szpitala (...) na ulicy (...) w W. o godzinie 20:45. Zdaniem Sądu opisane zachowanie samego kapitana statku T. O’C., jak i całej załogi było prawidłowe w tym przypadku. Należy bowiem mieć na uwadze, że załoga samolotu, a szczególnie kapitan statku nie może sobie pozwolić na jakąkolwiek niedyspozycję zdrowotną w trakcie lotu. Mogłoby to negatywnie wpłynąć na bezpieczeństwo pasażerów i załogi. Zważywszy, że stan zdrowia kapitana pogorszył się już na pokładzie statku, nie można było przedsięwziąć żadnych innych czynności, poza dokonanymi przez pozwanego.

W ocenie Sądu, wobec powyższych ustaleń, nie może budzić wątpliwości, że w tej konkretnej sytuacji choroba kapitana statku stanowiła okoliczność nadzwyczajną, której nie dało się w żaden sposób przewidzieć, i której skutkom nie dało się zapobiec przez podjęcie odpowiednich środków. Pozwany podjął wszelkie możliwe środki celem zminimalizowania rozmiaru opóźnienia. Zaznaczyć należy, że (...) z siedzibą w H. w Wielkiej Brytanii nie ma bazy na terytorium W..

Nie były także zaplanowane postoje nocne dla załogi pozwanego w W.. Dlatego nie było dostępnej załogi zastępczej w W. w dniu 31 stycznia 2016 roku. Wobec tego konieczne było sprowadzenie z L., gdzie znajduje się baza pozwanego, kapitana na zastępstwo. Został on przewieziony pierwszym możliwym lotem numer (...) o godzinie 08:24, w dniu 1 lutego 2016 roku z L. do W.. Pozwany nie miał innej możliwości wcześniejszego zapewnienia kapitana na zastępstwo. Poza bazą pozwanego na innych lotniskach nie ma pilotów, którzy mogliby zastąpić chorego kapitana. Ponadto zwrócić należy uwagę, że piloci mają różne uprawnienia przyznane na konkretny typ samolotu. Konieczne byłoby zatem zapewnienie obecności kapitanów mających uprawnienia na wszystkie typy samolotów eksploatowanych przez pozwanego przewoźnika. Choroba członka załogi, w szczególności pilota, stanowi nadzwyczajną okoliczność, której nie można było uniknąć, mimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków. Z treści powołanego przepisu wynika, że ustawodawca europejski wymaga od przewoźników lotniczych w celu uniknięcia nadzwyczajnych okoliczności uniemożliwiających wykonanie umowy przewozu lotniczego zgodnie z jej treścią, podjęcia wszelkich środków. Jednocześnie ogranicza zakres tych środków do racjonalnych, a zatem zasługujących na akceptację w świetle wiedzy powszechnej i specjalistycznej oraz zasad doświadczenia życiowego, nadających się do osiągnięcia celu w postaci uniknięcia omawianych nadzwyczajnych okoliczności. W ocenie Sądu nagłe, ostre zachorowanie kapitana statku powietrznego, jakkolwiek jest immanentnie powiązane z naturalnymi cechami organizmu ludzkiego, nie może być w żaden sposób przewidziane. Należy zauważyć, że notoryjne jest, że od osób, które pilotują statki powietrzne, wymaga się bardzo dobrego stanu zdrowia. Już to działanie zmierza do uniknięcia niekorzystnych sytuacji wynikających z nagłego zachorowania pilota statku powietrznego. Nie jest jednak w stanie całkowicie takiego ryzyka wyeliminować. W ocenie Sądu nie ma możliwości podjęcia przez przewoźnika lotniczego, w tym pozwanego, innych racjonalnych środków mających na celu uniknięcie skutków nagłego zachorowania pilota. Utrzymywanie pewnej liczby pilotów na zastępstwo wydaje się trudne do zorganizowania oraz kosztowne. Przewoźnik lotniczy utrzymujący połączenia do wielu odległych miejsc na świecie byłby obciążony koniecznością utrzymywania nader licznych załóg zastępczych, które należałoby kwaterować lub transportować niekiedy na duże odległości, ponosić koszty logistyczne oraz osobowe tych operacji. Działania takie jawią się jako nieracjonalne, gdyż prowadzą do obciążenia przewoźnika nadmiernymi kosztami tej swoistej asekuracji, co w konsekwencji mogłoby znacząco wpłynąć na koszty działalności przewoźnika aż do zagrożenia utratą konkurencyjności. Efekt taki jest biegunowo odległy od idei konkurencji na wolnym rynku wewnętrznym Wspólnoty. Należy w tym miejscu podkreślić, że celem ustanowienia rozporządzenia 261/2004 nie jest wyeliminowanie opóźnień i innych nieprawidłowości w wykonywaniu umów przewozu lotniczego, lecz podniesienie standardów ochrony ustalonych przez rozporządzenie Rady (EWG) nr 295/91 z dnia 4 lutego 1991 r. ustanawiające wspólne zasady systemu odszkodowań dla pasażerów, którym odmówiono przyjęcia na pokład w regularnych przewozach lotniczych, zarówno poprzez wzmocnienie praw pasażerów jak i zapewnienie przewoźnikom lotniczym działalności w ujednoczonych warunkach na zliberalizowanym rynku. Ten cel regulacji zawartej w rozporządzeniu 261/2004 nie może być pomijany przy wykładni przepisu art. 5 ust. 3 rozporządzenia.

O kosztach procesu orzeczono w oparciu o art. 98 § 1 i 3 k.p.c. w zw. z art. 99 k.p.c. Powód, będący stroną przegrywającą sprawę, obowiązany jest zwrócić na rzecz pozwanego koszty postępowania w kwocie 377 zł, na które składa się opłata skarbową od pełnomocnictwa w wysokości 17 zł, a także wynagrodzenie pełnomocnika procesowego w wysokości 360 zł, ustalone stosownie do § 2 pkt 2 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych (Dz.U. z 2015 r., poz. 1804).

Mając powyższe na uwadze, Sąd orzekł jak w sentencji.

SSR Paweł Szymański

Zarządzenie: odpis wyroku wraz z uzasadnieniem doręczyć pełnomocnikowi powoda.

Dnia 21 listopada 2016 r.