

UZASADNIENIE

wyroku z dnia 15 grudnia 2020 r.

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

W dniu 26 sierpnia 2018 r. odbył się lot numer LO 42 na trasie T.-W., wykonany przez (...) spółkę akcyjną w W.. Przyłot samolotu do portu docelowego uległ ponad trzygodzinnemu opóźnieniu. W przedmiotowym locie uczestniczyli E. P., M. G., I. M. oraz Z. D., którzy stawili się do odprawy pasażerskiej w terminie wyznaczonym przez przewoźnika (okoliczności niezaprzeczone przez pozwanego i jako takie uznane za przyznane; ponadto dowody: karty pokładowe – k. 13-16 akt sprawy I C 4095/19 oraz k. 13,15 akt sprawy I C 4139/19).

Lot miał zostać wykonany z użyciem samolotu Boeing 787-800 D. (788) o numerach rejestracyjnych (...). W samolocie był zamontowany silnik R. R. T. 1000. Na kilka miesięcy przed zaplanowanym lotem ujawniono, że w silnikach tego typu występuje wada fabryczna, to jest wadliwość jednego z elementów – łopatki sprężarki. Producent silników wiedząc o wadach fabrycznych, które występują globalnie we wszystkich samolotach z silnikiem tego typu, podejmuje działania naprawcze, natomiast niemożliwym jest użycie do statku powietrznego Boeing 787 D. innego silnika aniżeli silnik R. R. T. 1000. Producent silników w kwietniu 2018 r. poinformował przewoźnika o możliwym występowaniu wady fabrycznej w silnikach R. R. T. 1000, zalecając cykliczne przeglądy silników we wszystkich samolotach korzystających z tej jednostki napędowej. Przewoźnik w związku z zaistniałą sytuacją podejmował kroki mające na celu wypożyczenie dodatkowych samolotów, jednak leasing samolotów transatlantyckich jest utrudniony, albowiem na każdą taką umowę wymagana jest zgoda Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Wada konstrukcyjna silników, o której mowa wyżej, nie występowała w każdym silniku R. R. T. 1000, aczkolwiek zgodnie z informacjami producenta silników jej wystąpienie było na tyle prawdopodobne, że konieczne było wykonanie przeglądów wszystkich samolotów, posiadających ten konkretny model silnika. Jeśli przegląd wykazywał wadę, to celem naprawy silnika konieczne było jego całkowite rozebranie, bo element wadliwy – łopatka sprężarki – znajduje się w środku silnika. Gdy przewoźnik miał już pewną informację, że dany samolot jest wyłączony ze służby, to wtedy wysyłał zapytania o możliwość leasingu dodatkowych samolotów. W tym konkretnym wypadku na rynku nie było dostępnych tylu odpowiednich samolotów, ilu potrzebował przewoźnik. Usterki w silnikach R. R. T. 1000 było tyle, że spowodowało to lawinowe obciążenie ich producenta, który nie był w stanie w odpowiednim czasie – tak aby nie wpływało to na pracę przewoźników, wykorzystujących dane silniki – wyprodukować odpowiedniej liczby nowych silników oraz naprawić już istniejących, a obciążonych wadą fabryczną (dowód: zeznania świadka T. W. – k. 154-160, artykuł prasowy – k. 64-67, korespondencja e-mail – k. 68-79 verte).

W przypadku lotu numer LO 42 kontrolny przegląd odbył się w tym samym dniu, na który zaplanowano lot. Przegląd wykazał, że silnik w samolocie przeznaczonym do wykonania lotu nie posiada wady i samolot może latać. Przedmiotowa inspekcja techniczna spowodowała opóźnienie lotu numer LO 42 (dowód: zeznania świadka T. W. – k. 160).

Samolot przeznaczony do wykonania lotu numer LO 42 w dniu 26 sierpnia 2018 r. pracował w systemie rotacyjnym. Według planu najpierw miał wykonać lot numer LO 41 z W. do T. z godziną startu 11:55 czasu (...) i godziną lądowania 20:55 czasu (...), a następnie lot LO 42 z T. do W. z godziną startu 22:45 czasu (...) i godziną lądowania 07:05 czasu (...). Pierwszy lot z rotacji, to jest LO 41 był jednak z przyczyn technicznych opóźniony o 285 minut, co siłą rzeczy spowodowało także ponad 3-godzinne opóźnienie lotu LO 42. Niezależnie od powyższego, loty LO 41 i LO 42 były po części opóźnione z powodu opóźnienia wcześniejszych lotów z rotacji, to jest LO 21 i LO 22 z dnia 25 sierpnia 2018 r. (dowód: wydruk (...) z systemu pozwanego – k. 60, wydruk D. O. Report z systemu pozwanego – k. 61-62 verte).

W piśmie datowanym na 11 kwietnia 2019 r. E. P. i M. G. wezwali za pośrednictwem pełnomocnika spółkę (...) do zapłaty odszkodowania za opóźnienie lotu. Wezwanie zostało doręczone przewoźnikowi w dniu 15 kwietnia 2019 r.

(dowód: przedsądowe wezwanie do zapłaty – k. 19, kopia książki nadawczej – k.21, wydruk z emonitoring.poczta-polska.pl – k. 22 akt sprawy I C 4095/19).

W piśmie datowanym na dzień 10 kwietnia 2019 roku I. M. i Z. D. za pośrednictwem pełnomocnika wezwali spółkę (...) do zapłaty odszkodowania za opóźnienie lotu. Wezwanie zostało doręczone przewoźnikowi w dniu 15 kwietnia 2019 roku (dowód: przedsądowe wezwanie do zapłaty – k.24, kopia książki nadawczej – k. 26, wydruk z emonitoring.poczta-polska.pl – k. 24 akt sprawy I C 4139/19).

Sąd pominął dowód z opinii biegłego z zakresu lotnictwa, bowiem okoliczność na którą został on zgłoszony, nie była kwestionowana przez powodów. Powód nie negował, że wady tego typu, na które powoływał się pozwany, to wady fabryczne i niezależne od pozwanego, natomiast odpowiedzialność pozwanego wywodził z braku podjęcia wszelkich racjonalnych środków, które mogłyby zapobiec opóźnieniu lotu.

Sąd pominął też dowód z opinii biegłych z dziedziny lotnictwa cywilnego wydanych w sprawach tutejszego Sądu o sygnaturach akt II C 1848/19 oraz II C 1788/19, ponieważ przedmiotowe opinie dotyczyły zupełnie innych lotów, więc siłą rzeczy były nieprzydatne dla rozstrzygnięcia w niniejszej sprawie.

Sąd zważył, co następuje:

Powództwo podlegało uwzględnieniu w przeważającej części.

Podstawą uwzględnienia powództw w obu połączonych sprawach był art. 7 ust. 1 litera c) 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 (dalej jako: rozporządzenie). Ochrona na podstawie przepisów powołanego rozporządzenia obejmuje nie tylko pasażerów lotów regularnych, ale również pasażerów lotów nieregularnych, w tym także lotów stanowiących część zorganizowanych wycieczek (motyw piąty rozporządzenia). Do celów stosowania prawa do odszkodowania, pasażerów opóźnionych lotów traktuje się jak pasażerów odwołanych lotów (por. Europejski Trybunał Sprawiedliwości w wyroku z dnia 19 listopada 2009 r. w sprawach połączonych C-402/07 i C 432/07).

Pozwany nie kwestionował tego, że powodowie stawili się o czasie do odprawy, zresztą ta okoliczność wynikała z kart pokładowych dołączonych do pozwów. Nie negował także samego faktu opóźnienia ani tego, że wyniosło ono ponad 3 godziny. Podnosił natomiast, że przyczyną opóźnienia lotu była możliwość wystąpienia wady produkcyjnej silnika samolotu, który miał wykonać sporny lot i konieczność zweryfikowania, czy wada faktycznie istnieje. Powodowie nie negowali z kolei, że wady silników powoływane przez pozwanego to wady fabryczne. Podnosili natomiast, że powód w sytuacji powzięcia wiadomości o możliwym zaistnieniu wady nie podjął wszelkich niezbędnych i racjonalnych środków celem uniknięcia opóźnienia lotu.

Pozwany nie udowodnił, że sporny był opóźniony z powodu nadzwyczajnych okoliczności, o których mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia. Zarówno z zeznań świadka, jak też z wydruków z systemu samego pozwanego wynika, że boroskopia samolotu miała miejsce przed pierwszym lotem z rotacji, to jest LO 41, który bezpośrednio poprzedzał sporny lot. Przedmiotowe badanie nie wykazało wady silnika, ale z uwagi na jego przedłużony czas lot LO 41 był opóźniony, co z kolei siłą rzeczy spowodowało także opóźnienie lotu powodów, to jest LO 42. Tak naprawdę bezpośrednią przyczyną opóźnienia spornego lotu była organizacja rozkładu lotów przez pozwanego, to jest wykonywanie lotów w systemie rotacyjnym i zaplanowana przez samego pozwanego data przeglądu technicznego samolotu. Na te wszystkie czynniki pozwany jak najbardziej ma wpływ, a więc skoro spowodowały one opóźnienie lotu, to pozwany ponosi z tego tytułu odpowiedzialność względem powodów.

Oczywiście można także twierdzić, że stosowanie systemu rotacyjnego jest jedynym racjonalnym i rozsądnym sposobem organizacji przedsiębiorstwa lotniczego, stosowanym zresztą powszechnie przez przewoźników. W związku z tym, jeśli nadzwyczajne okoliczności pozostające poza wpływem i kontrolą przewoźnika spowodowały opóźnienie jednego z lotów w rotacji, to przewoźnik powinien zostać zwolniony z odpowiedzialności także za opóźnienie

następnych lotów z rotacji. Nawet przy przyjęciu powyższego stanowiska za zasadne, nie mogło ono mieć wpływu na wyrok w niniejszej sprawie. Rzecz bowiem w tym, że opóźnienie lotu LO 41, poprzedzającego lot LO 42, nie było bezpośrednio wywołane nadzwyczajnymi okolicznościami w postaci wady fabrycznej silnika samolotu, a przedłużonym przeglądem kontrolnym samolotu, który został zaplanowany przez pozwanego na ten sam dzień, w którym miały odbyć się loty LO 41 i LO 42. Sąd nie neguje tego, że wada fabryczna silnika samolotu przeznaczonego do wykonania powyższych lotów – która w tym konkretnym wypadku nie zaistniała, ale której zaistnienie było prawdopodobne i wymagało weryfikacji – byłaby okolicznością pozostającą poza kontrolą i wpływem pozwanego. Termin i przebieg obowiązkowego przeglądu technicznego zależał już natomiast wyłącznie od pozwanego. Jeśli pozwany wyznaczył ten termin na ten sam dzień, w którym dany samolot miał odbyć lot, to powinien ponosić ewentualne konsekwencje opóźnienia lotu wywołanego przeglądem. Pozwany nawet nie podjął próby wykazania, że w wypadku samolotu wykonującego lot LO 42 wykonanie przeglądu w innym dniu niż 26 sierpnia 2018 r. było absolutnie niemożliwe, a termin przeglądu był wymuszony przez czynniki niezależne od pozwanego. Przez czynniki niezależne od pozwanego była wymuszona sama konieczność wykonania przeglądu, ale jego termin ustalał już pozwany.

Pozwany już w kwietniu 2018 r. miał informacje o możliwości występowania wady fabrycznej w silnikach R. R. T. 1000 i koniecznych przeglądach technicznych samolotów. Między uzyskaniem tej informacji a lotem numer LO 42 minęły cztery miesiące. W tym czasie przewoźnik lotniczy, jako podmiot wysoce wyspecjalizowany w zakresie zagadnień logistycznych oraz znający problematykę planowania siatki połączeń, powinien w ocenie Sądu wypracować mechanizm mający na celu minimalizację następstw przeglądów technicznych. Obowiązkiem przewoźnika było zaplanowanie badań technicznych konkretnych samolotów w takich terminach, aby przeglądy nie wpływały w bezpośredni sposób na terminowość wykonania poszczególnych lotów.

Niezależnie od powyższego, zdaniem Sądu pozwany mając wiedzę o konieczności wykonania licznych badań kontrolnych części swoich samolotów, w sytuacji braku możliwości zagwarantowania dostępu do samolotów zastępczych, powinien rozważyć ograniczenie ilości wykonywanych lotów. Taka decyzja pozwoliłaby na znaczące ograniczenie negatywnego wpływu czynności kontrolnych na terminowość wykonywania lotów. Podjęcie decyzji o pozostawieniu siatki połączeń w niezmienionym kształcie należy postrzegać natomiast w kategoriach ryzyka związanego z prowadzoną działalnością gospodarczą – przewoźnik nie podjął decyzji o zmniejszeniu swoich bieżących wpływów związanych ze sprzedażą biletów lotniczych, ale jednocześnie naraża się on na ryzyko powstania odpowiedzialności odszkodowawczej w myśl przepisów rozporządzenia 261/2004. Takie ryzyko niewątpliwie obciążać powinno przedsiębiorcę.

O odsetkach od należności głównej Sąd orzekł na podstawie art. 481 § 1 i § 2 k.c. w zw. z art. 455 k.c. Powodowie wnosili o zasądzenie odsetek ustawowych za opóźnienie od dnia 26 sierpnia 2018 r. Tak sformułowane żądanie nie zasługiwało na uwzględnienie. Roszczenie powodów ma charakter bezterminowy. Dla ustalenia daty, od której pozwany pozostawał w opóźnieniu ze spełnieniem świadczenia na rzecz powodów – i tym samym daty, od której powodom należą się odsetki – kluczowe zatem było ustalenie, czy powodowie skutecznie wezwali pozwanego do zapłaty. Powodowie wezwali pozwanego do zapłaty pismami z dnia 10 i 11 kwietnia 2019 roku, zakreślając 7-dniowy termin na spełnianie świadczenia. Pozwany odebrał wezwania w dniu 15 kwietnia 2019 r. Zgodnie z przepisami ustawy Prawo lotnicze, przewoźnik ma 30 dni na ustosunkowanie się do reklamacji. W związku z tym pozwany dopiero od dnia następnego po upływie 30 dniowego terminu na rozpatrzenie reklamacji pozostawał w opóźnieniu ze spełnieniem świadczenia, a więc od dnia 16 maja 2019 r. i od tego dnia należało zasądzić odsetki, oddalając roszczenie odsetkowe w pozostałej części jako niezasadne.

Wobec powyższego Sąd orzekł jak w punktach I.1, I.2, II.1 i II.2 wyroku.

O kosztach procesu Sąd orzekł na podstawie art. 100 zd.2 k.p.c. odstępując od ich stosunkowego rozdzielenia z uwagi na przegraną powodów w minimalnej części. Na koszty, które pozwany jako strona przegrywająca powinien zwrócić powodom, złożyły się:

- opłata od pozwu w kwocie po 100 zł (art. 28 pkt 2 u.k.s.c., obowiązujący w dacie wniesienia pozwu do sądu);

- wynagrodzenie pełnomocnika w kwocie po 900 zł (§ 2 pkt 3 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z 22.10.2015 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych);

- opłata skarbową od pełnomocnictwa w kwocie po 17 zł.

Na podstawie powołanych przepisów Sąd orzekł jak w punktach I.3. oraz II.3. wyroku.

ZARZĄDZENIE

doręczyć pełnomocnikowi pozwanego odpis wyroku z uzasadnieniem.

Dnia 5 lutego 2021 r.