

UZASADNIENIE

wyroku z dnia 22 stycznia 2020 r.

Pozwem z dnia 31 lipca 2019 r. (data stempla pocztowego) K. K. domagał się zasądzenia na swoją rzecz od (...) Spółki akcyjnej z siedzibą w W. kwoty 600 euro wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie liczonymi od dnia 25 września 2018 r. do dnia zapłaty oraz kosztów postępowania, w tym zwrotu kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych

W uzasadnieniu pozwu powód wskazał, iż posiada względem pozwanego wierzytelność przysługującą 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, z tytułu opóźnienia lotu zaplanowanego na dzień 25 września 2019 r. z W. do N. (Stany Zjednoczone) o numerze rejsu (...), realizowanego przez pozwanego przewoźnika. Lot ten uległ jednak opóźnieniu o ponad 3 godziny. Pozwany mimo wezwania do zapłaty nie zapłacił odszkodowania na rzecz powoda (pozew, k. 2 -9).

W odpowiedzi na pozew pozwany (...) Spółka akcyjna z siedzibą w W. wniósł o oddalenie powództwa w całości oraz zasądzenie na swoją rzecz kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego, według norm przepisanych.

Pozwany przyznał, że lot o nr LO 15 z W. do N. był opóźniony o ponad trzy godziny. Wskazał jednak, że do opóźnienia lotu doszło z powodu nadzwyczajnych okoliczności, które wyłączają odpowiedzialność przewoźnika. Pozwany podał, że rejs na trasie W. - N. z dnia 25 września 2018 r. miał być wykonany samolotem Boeing 787-800 D. (788) SP- (...), napędzanym silnikiem R. R. T. (1) 1000. Zarówno wskazany samolot jak i inne maszyny przewoźnika tego typu miały być poddane obowiązkowym inspekcjom w związku z ujawnieniem przez producenta wady projektowej silnika w postaci pęknięcia podstawy łopatki (...). Po przeprowadzeniu kontroli, w samolocie dedykowanym do wykonania wskazanego rejsu stwierdzono brak wady projektowej silnika, jednak rejs został opóźniony ze względu na wyłączenia innych samolotów w związku z niesprawnością silników. Pozwany wskazał, że przesunął termin planowanej inspekcji (boroskopii), aby móc wykonać jak najwięcej lotów, zacieśniając rotację przez planowaną inspekcją samolotu, albowiem nie mógł wynająć innego samolotu w tak krótkim czasie ze względu na znaczną liczbę ujawnionych wad w samolotach pozwanego ani dokonać naprawy uszkodzonych maszyn ze względu na konieczność długiego oczekiwania na wyprodukowanie uszkodzonej części (odpowiedź na pozew, k. 34-36).

Sąd Rejonowy ustalił następujący stan faktyczny:

K. K. miał zaplanowany na dzień 25 września 2018 r. lot z lotniska w W. do portu lotniczego w N. (Stany Zjednoczone) o numerze (...) Połączenie było realizowane przez (...) Spółkę akcyjną z siedzibą w W.. Rozkładowy start samolotu miał nastąpić z lotniska w W. w dniu 25 września 2018 r. o godzinie 17:30, a przylot na lotnisko docelowe w N. nastąpić miał w dniu 26 września 2018 r. o godzinie 3:55. Ostatecznie przylot samolotu z W. na lotnisko docelowe w N. nastąpił z opóźnieniem wynoszącym ponad 3 godziny od planowanego czasu przylotu (okoliczności bezsporne, dowody: kserokopia karty pokładowej – k. 12, informacje dotyczące lotu, k. 13-17).

Odległość pomiędzy W. a N. wynosi ponad 3.500 kilometrów (okoliczność bezsporna).

Lot o nr (...) miał zostać wykonany z użyciem samolotu Boeing 787-800 D. (788) o numerach rejestracyjnych (...). W samolocie był zamontowany silnik R. R. T. (2) 1000. Na kilka miesięcy przed zaplanowanym lotem ujawniono, że w silnikach tego typu występuje wada fabryczna, to jest wadliwość jednego z elementów – łopatki (...), która nie mogła zostać usunięta poprzez montaż innego silnika niż R. R. T. (2) 1000. W kwietniu 2018 r. producent silników poinformował przewoźnika o możliwym występowaniu wady fabrycznej w silnikach R. R. T. (2) 1000, zalecając

przeglądy silników we wszystkich samolotach korzystających z tej jednostki napędowej. Wada konstrukcyjna silników, o której mowa wyżej, nie występowała w każdym silniku R. R. T. (2) 1000, jednak zgodnie z informacjami i zaleceniami producenta silników jej wystąpienie było na tyle prawdopodobne, że konieczne było wykonanie przeglądów wszystkich samolotów, posiadających ten konkretny model silnika. Producent nie był w stanie zapewnić od razu niewadliwego elementu silnika – jeśli w danym samolocie akurat wada wystąpiła – ze względu na globalny rozmiar problemu. Przewoźnik od kwietnia 2018 r. podejmował próby wyleasingowania dodatkowych samolotów, wysyłając w tym celu zapytania do innych przewoźników lotniczych (okoliczności bezsporne, dowody: dokumentacja techniczna, k. 43-44, hubinfo, k. 45-46, dyrektywa (...), k. 47-48v, biuletyn serwisowy producenta, k. 49-56, artykuł prasowy, k. 57-58, korespondencja mailowa, k. 59-66).

Ze względu na ujawnienie wad w silnikach innych samolotów oraz konieczność wykonania innych rejsów, przegląd silnika samolotu o znakach SP- (...) dedykowanego do wykonania lotu (...) został maksymalnie przesunięty i ostatecznie odbył się w tym samym dniu, na który zaplanowano lot (...). Przeprowadzona inspekcja wykazała, że silnik we wskazanym samolocie przeznaczonym do wykonania lotu nie posiada wady i samolot może latać. Przedmiotowa inspekcja techniczna spowodowała opóźnienie lotu numer (...) (dowód: dokumentacja techniczna, k. 43-44, hubinfo, k. 45-46).

W związku z opóźnieniem w podróży lotniczej powód K. K. pismem z dnia 20 marca 2019 r. wezwał (...) Spółkę akcyjną z siedzibą w W. do zapłaty odszkodowania w kwocie 600 euro za opóźnienie lotu z dnia 25 września 2018 r. o nr LO 15 na trasie W. – N., w terminie 7 dni od daty otrzymania wezwania na wskazany rachunek bankowy informując, że odmowa zapłaty odszkodowania skutkować będzie skierowaniem sprawy na drogę postępowania sądowego. Wezwanie do zapłaty zostało doręczone przewoźnikowi w dniu 3 kwietnia 2018 r. (dowód: pismo powoda z dnia 20 marca 2019 r. wraz z wykazem pasażerów oraz dowodem nadania i potwierdzeniem odbioru, k. 18-23).

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.

Sąd oddalił wnioski pozwanego o przeprowadzenia dowodu z opinii biegłego z zakresu lotnictwa oraz zeznań świadka T. W. jako nieprzydatne dla rozstrzygnięcia sprawy, albowiem okoliczności na które dowody te miały zostać przeprowadzone nie były sporne między stronami i zostały wykazane za pomocą dowodów z dokumentów.

Na uwzględnienie nie zasługiwał również wniosek pozwanego o dopuszczenie dowodu z dokumentu w postaci decyzji Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 9 lipca 2019 r. (k. 68-69), albowiem nie dotyczył on lotu (...), dlatego okazał się nieprzydatny dla rozstrzygnięcia sprawy.

Sąd Rejonowy zważył, co następuje:

Powództwo zasługiwało na uwzględnienie w przeważającej części, zostało oddalone jedynie co do odsetek za okres od 25 sierpnia 2018 r. od 10 kwietnia 2019 r.

W niniejszej sprawie zaistniały przesłanki do wydania wyroku na posiedzeniu niejawnym (art. 148¹ § 1 k.p.c.). Na zgromadzony materiał dowodowy złożyły się wyłącznie dokumenty, kopie dokumentów i wydruki. Charakter tych środków dowodowych nie wymaga rozpoznania sprawy na rozprawie celem przeprowadzenia postępowania dowodowego. Ponadto ani powód w pozwie, ani pozwany w sprzeciwie nie żądali przeprowadzenia rozprawy, co także umożliwiło rozpoznanie sprawy na posiedzeniu niejawnym (art. 148¹ § 3 k.p.c. a contrario).

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

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 w/w lotów poniosą stratę czasu wynoszącą co najmniej trzy godziny, tzn. 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 (było) 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 C. S., G. S., A. S. p-ko (...) oraz S. B., K. L. p-ko A. France SA, (...) (...) - (...)).

W niniejszej sprawie wykazane zostało, że K. K. stanął się w odpowiednim czasie do odprawy na zaplanowany na dzień 28 września 2018 r. lot nr (...), na trasie z portu lotniczego w W. do portu lotniczego w N.. Ponadto udowodniony pozostawał fakt, iż lot ten został opóźniony o ponad 3 godziny. Nie budziło przy tym wątpliwości, że przedmiotowy lot miał charakter pozawspółnotowy, a odległość liczona metodą po ortodromie, pomiędzy lotniskiem w W. a lotniskiem w N. przekraczała 3.500 kilometrów.

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. Na gruncie przytoczonego wyżej przepisu przewoźnik lotniczy może więc uniknąć odpowiedzialności za opóźnienie lotnicze jeżeli wykaże, iż do opóźnienia doszło w związku z zaistnieniem okoliczności, na których zaistnienie przewoźnik wpływu

nie miał. Jednocześnie jest on również zobowiązany do wskazania, iż podjęte zostały przez niego wszelkie racjonalne środki mające na celu minimalizację skutków wystąpienia zdarzenia nadzwyczajnego w zakresie minimalizacji opóźnienia lotu.

Na zaistnienie takich właśnie okoliczności powoływał się w niniejszej sprawie pozwany, wskazując, że przyczyną opóźnienia lotu (...) było wyłączenie innych samolotów w związku z wadą silnika produkcyjną silnika oraz przesunięcie przeglądu technicznego maszyny dedykowanej do wykonania lotu (...), aby zacieśnić rotacje przez planowaną inspekcją i wykonać jak najwięcej innych rejsów.

Powód nie kwestionował, że ujawniona wada była wadą fabryczną. Słusznie natomiast wskazał, że pozwany już w kwietniu 2018 r. otrzymał od producenta silników R. R. dyrektywę i biuletyn, nakładające ograniczenia na wykorzystanie samolotów typu D. w związku z ujawnieniem wady projektowej silników. Dyrektywa wskazywała na konieczność przeprowadzenia kontrolnych inspekcji samolotów celem wykrycia ewentualnych wad, które to inspekcje pozwany podjął. Okoliczności powyższe nie budzą wątpliwości sądu. Niemniej pozwany jako bezpośrednią przyczynę opóźnienia spornego lotu podawał wyłączenia innych samolotów w związku z ujawnionymi usterkami silników i konieczność wykonania innych rejsów, a co za tym idzie przesunięcia inspekcji samolotu dedykowanego do wykonania rejsu (...) na ostatni możliwy termin, tj. dzień wykonania tego lotu. Sam zaś silnik samolotu o numerze SP (...) nie posiadał wskazanej wady i ostatecznie po przeprowadzeniu przeglądu okazał się sprawny. Nie zostało natomiast wyjaśnione z jakich przyczyn inspekcja tej maszyny przedłużała się, ani jaki czas został pierwotnie na nią przeznaczony.

W konsekwencji opóźnienie lotu (...), wbrew twierdzeniom pozwanego 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 (...). 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. Należy mieć jednak na względzie, że termin i przebieg obowiązkowego przeglądu technicznego samolotu zależał już tylko od pozwanego, który świadomie zdecydował o zmianie jego terminu. Jeśli pozwany wyznaczył termin przeglądu na ten sam dzień, w którym dany samolot miał odbyć lot, to powinien ponosić ewentualne konsekwencje opóźnienia lotu wywołanego przeglądem. Pozwany natomiast nie podjął nawet próby udowodnienia, że w tym konkretnym wypadku wykonanie przeglądu samolotu dedykowanego do wykonania rejsu (...), w innym dniu niż 25 września 2018 r., było niemożliwe, a termin przeglądu był wymuszony przez czynniki niezależne od pozwanego.

Z tych względów zdaniem Sądu okoliczność, że silniki zamontowane na D. mają wadę konstrukcyjną pozostaje bez znaczenia dla rozstrzygnięcia niniejszej sprawy. Pozwany miał bowiem wiedzę i świadomość istnienia wad w silnikach samolotów swej floty już od kwietnia 2018 r. i mógł zaplanować inspekcję maszyny w terminie umożliwiającym planowe wykonanie rejsu, skoro między powzięciem tej informacji, a datą wykonania lotu (...) minęło pięć miesięcy. Obowiązkiem przewoźnika było zaplanowanie badań technicznych konkretnych samolotów w takich terminach, aby przeglądy nie wpływały w bezpośredni sposób na terminowość wykonania poszczególnych lotów. W tej konkretnej sytuacji, w samolocie przeznaczonym do wykonania lotu (...) niezbędne było wykonanie jedynie czynności sprawdzających, w czasie których nie zaistniały jakiegokolwiek nadzwyczajne okoliczności. Pozwany przewoźnik planując kontrolę techniczną samolotu na dzień wykonania rejsu (...) niewątpliwie podjął ryzyko związane z prowadzoną działalnością gospodarczą, które ostatecznie skutkowało wystąpieniem opóźnienia lotu powoda o ponad 3 godziny.

W rezultacie pozwany nie udowodnił, że w analizowanym przypadku miały miejsce „nadzwyczajne okoliczności”, które zwalniałyby go od odpowiedzialności na podstawie art. 5 ust. 3 Rozporządzenia nr 261/2004 roku.

W związku z powyższym Sąd zasądził na rzecz powoda kwotę 600 euro, stosownie do art. 7 ust. 1 lit c w zw. z art. 5 ust. 1 lit c Rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r.

Powodowi należały się również odsetki za opóźnienie w wypłacie odszkodowania. W myśl art. 481 § 1 k.c. jeżeli dłużnik opóźnia się ze spełnieniem świadczenia pieniężnego, wierzyciel może żądać odsetek za czas opóźnienia, chociażby nie poniósł żadnej szkody i chociażby opóźnienie było następstwem okoliczności, za które dłużnik odpowiedzialności nie ponosi. W ocenie Sądu nie budzi wątpliwości, że obowiązek zapłaty analizowanego odszkodowania ma charakter bezterminowy. W szczególności terminu takiego nie określa art. 7 ust. 1 Rozporządzenia nr 261/2004, który statuuje jedynie obowiązek wypłaty odszkodowania, w tym jego wysokość, nie precyzuje natomiast w jakim czasie winno to nastąpić. W konsekwencji odwołać należało się do dyspozycji art. 455 k.c., który określa termin spełnienia świadczenia jako "niezwłoczny" po wezwaniu przez wierzyciela.

Mając na uwadze powyższe zaznaczyć należy, że powód wezwał pozwanego przewoźnika do zapłaty pismem z dnia 20 marca 2019 r., doręczonym dnia 3 kwietnia 2019 r., w którym został określony termin 7 dni na spełnienie świadczenia, uznać trzeba, że pozwany popadł w stan opóźnienia dnia następnego po upływie wskazanego w nim terminu. Wobec powyższego Sąd zasądził odsetki od dochodzonej kwoty od dnia 11 kwietnia 2019 r., a w pozostałym zakresie oddalił żądanie odsetkowe za okres od dnia 25 września 2018 r. do dnia 10 kwietnia 2019 r. jako niezasadne (pkt 1 i 2 sentencji wyroku).

Rozstrzygnięcie o kosztach procesu Sąd wydał w oparciu o zasadę odpowiedzialności za jego wynik, na podstawie art. 98 § 1 i 3 k.p.c. Mając na uwadze fakt, iż pozwany przegrał sprawę w całości, zobowiązany jest do zwrotu powodowi kosztów procesu. W niniejszym postępowaniu na koszty poniesione przez powoda składają się: opłata od pozwu w kwocie 100 zł, opłata za czynności profesjonalnego pełnomocnika procesowego będącego radcą prawnym w wysokości 900 zł zgodnie z § 2 pkt 3 Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych (Dz.U.2015.1804 ze zm.) w brzmieniu obowiązującym w dacie wytoczenia powództwa oraz opłata skarbową od pełnomocnictwa w kwocie 17 zł, a zatem łącznie 1.017 zł (pkt 3 sentencji wyroku).

Mając powyższe na uwadze, Sąd orzekł jak w sentencji wyroku.

W., dnia 26 lutego 2020 r.

sędzia D. P.

Zarządzenie: odpis wyroku wraz z uzasadnieniem doręczyć pełnomocnikowi pozwanego (bez pouczenia).