

UZASADNIENIE

wyroku z 5 grudnia 2020 r.

Powódka A. I. domagała się zasądzenia od (...) spółki akcyjnej w W. 250 euro wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie liczonymi od 30 października 2018 r. do dnia zapłaty oraz zasądzenia na swoją rzecz od pozwanego kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego.

W uzasadnieniu pozwu wskazano, że na podstawie rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z 11 lutego 2004 r. dochodzi od pozwanego zryczałtowanego odszkodowania za opóźnienie lotu. Wyjaśniono, że strony zawarły umowę transportu lotniczego na lot w dniu 30 października 2018 r. na trasie K.-W., lotem o numerze LO 464 (pozew – k. 2-10).

W odpowiedzi na pozew pozwany wniósł o oddalenie powództwa w całości oraz o zasądzenie na swoją rzecz kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego, według norm przepisanych. Pozwany podniósł, że do opóźnienia lotu, którym podróżowała powódka doszło z powodu nadzwyczajnych okoliczności. Samolot dedykowany do wykonania spornego rejsu, tego samego dnia wykonywał rejs poprzedzający lot o nr LO 464 na trasie W.-K. o numerze LO 463. Wskazano, że podczas rejsu poprzedzającego skarżony lot w rotacji, 30 października 2018 roku, doszło do silnych turbulencji i przekroczenia z tego tytułu prędkości, co skutkowało koniecznością przeprowadzenia specjalistycznego przeglądu. W konsekwencji powyższego, następny lot o numerze rejsu LO 464 został opóźniony (odpowiedź na pozew – k. 31-33).

1. Ustalenia faktyczne:

Powódka A. I. posiadała zaplanowany na 30 października 2018 r. lot z lotniska w K. do portu lotniczego w W. o numerze LO 464. Połączenie realizowały (...) spółka akcyjna w W. z planowaną godziną wylotu 11:25.

(okoliczności bezsporne, kserokopie karty pokładowej i rezerwacji A. I. – k.14-16).

Rejs lotniczy z K. do W. nr LO 464 był kolejnym lotem w rotacji samolotu dedykowanego do wykonania skarżonego lotu, tj. samolotu o numerze SP (...). Po wykonaniu poprzedniego lotu w rotacji – rejsu z W. do K., koniecznym okazało się przeprowadzenie przeglądu specjalnego, z uwagi na przekroczoną prędkość i wystąpienie turbulencji.

(okoliczności częściowo bezsporne, dowody: flight info – k. 45, raport techniczny – k. 42, raport (...) z 30 października 2018 r. – k. 38-40, raport - k. 43-44).

W związku z opóźnieniem w podróży lotniczej powódka A. I. wezwała (...) spółkę akcyjną w W. do zapłaty 250 euro jako odszkodowania za opóźnienie lotu LO 464. Pozwana w mailu z 19 czerwca 2019 r. odmówiła wypłaty odszkodowania.

(dowód: korespondencja mailowa - k. 18).

2. Ocena dowodów

Powyższy stan faktyczny sąd ustalił na podstawie w części zgodnych twierdzeń stron oraz twierdzeń powoda nie zakwestionowanych przez stronę przeciwną w trybie art. 229 k.p.c. i art. 230 k.p.c. Większość z powołanych okoliczności sąd mógł zatem uznać za ustalone już w oparciu o powołane wyżej przepisy. Ponadto ustalony stan faktyczny znajduje podstawę w zgromadzonych w sprawie środkach dowodowych w postaci dokumentów. Żaden z nich nie wzbudził zastrzeżeń co do swej mocy dowodowej. Dokumenty sąd uznał za wiarygodne, gdyż składają się one na spójny obraz stanu faktycznego sprawy i nie pozostają ze sobą w sprzeczności.

Dowód z opinii biegłego podlegał pominięciu jako zbędny i zmierzający wyłącznie do przedłużenia postępowania. Powódka nie kwestionowała okoliczności, których ten dowód dotyczył i nie podważała samej treści złożonych przez pozwanego wydruków. Wskazywała jedynie, że okoliczności powoływane przez pozwanego nie mogą zostać zakwalifikowane jako okoliczności nadzwyczajne w rozumieniu rozporządzenia numer (...). Ocena, czy faktycznie były to okoliczności nadzwyczajne w rozumieniu powołanego aktu prawnego, należy do sądu i nie wymaga wiedzy specjalnej. Takiej wiedzy wymagałoby niewątpliwie odczytanie wydruków dołączonych do odpowiedzi na pozew, gdyby strona przeciwna je zakwestionowała – co w sprawie nie miało miejsca.

3. Ocena prawna

Powództwo podlegało uwzględnieniu niemalże w całości.

Na podstawie Rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z 11 lutego 2004 r. ustanawiającego 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) w przypadku odwołania lotu, pasażerowie, których to odwołanie dotyczy mają prawo do odszkodowania od obsługującego przewoźnika lotniczego (art. 7 Rozporządzenia nr 295/91), chyba, że zostali poinformowani o odwołaniu co najmniej dwa tygodnie przed planowym czasem odlotu, lub 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 (art. 5 ust 1 lit. c Rozporządzenia nr 261/2004).

Ochrona na podstawie przepisów powołanego Rozporządzenia obejmuje pasażerów lotów regularnych oraz pasażerów lotów nieregularnych, w tym lotów stanowiących część zorganizowanych wycieczek (motyw piąty Rozporządzenia nr 261/2004). Do celów stosowania prawa do odszkodowania, pasażerów opóźnionych lotów traktuje się tak jak pasażerów odwołanych lotów. Dla wszystkich lotów o długości do 1.500 kilometrów odszkodowanie wynosi 250 EUR, jeżeli pasażer poniósł stratę czasu wynoszącą co najmniej trzy godziny.

Przewoźnik lotniczy nie jest zobowiązany do wypłaty rekompensaty, jeżeli jest w stanie dowieść, że odwołanie lub opóźnienie lotu zostało spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków (art. 7 Rozporządzenia nr 261/2004). Rozporządzenia nie stosuje się do pasażerów podróżujących bezpłatnie lub na podstawie taryfy zniżkowej, która nie jest bezpośrednio lub pośrednio dostępna powszechnie. Jednakże, ma ono zastosowanie do pasażerów posiadających bilety wydane przez przewoźnika wycieczki lub operatora wycieczki w ramach programu lojalnościowego lub innego programu komercyjnego (artykuł 3 ust. 3 Rozporządzenia nr 261/2004).

Fakt opóźnienia lotu LO 464 został przyznany przez pozwaną, która równocześnie powołała okoliczności mające wyłączać jej odpowiedzialność. Zgodnie ze stanowiskiem przewoźnika, przyczyną opóźnienia skarżonego lotu było wystąpienie turbulencji oraz przekroczenie prędkości podczas lotu poprzedzającego sporny lot w rotacji, czego konsekwencją była konieczność przeprowadzenia specjalistycznego przeglądu. W ocenie pozwanej – są to nadzwyczajne okoliczności, które zwalniają przewoźnika od odpowiedzialności za opóźnienie lotu powódki.

W ocenie sądu, problemy związane z poprzednim lotem w ramach rotacji nie stanowią nadzwyczajnej okoliczności, lecz pozostają elementem prowadzenia działalności gospodarczej i wiążą się ze znanym przedsiębiorcom ryzykiem. Zdarzenia wskazane w odpowiedzi na pozew nie pozostają związane ze skarżonym lotem, lecz z lotem bezpośrednio go poprzedzającym, wykonywanym przez maszynę pozwanego, w ramach rotacji. Z tego względu, pomimo trudności związanych z odbyciem lotu przez samolot w jedną stronę, obowiązek pozwanej stanowiło takie zorganizowanie

prowadzonej działalności gospodarczej, które wykluczałoby niemożność przewiezienia pasażerów innym samolotem – zgodnie z planowym rozkładem rejsów.

Co do zasady nie budzi wątpliwości, że wystąpienie w przestrzeni lotniczej zdarzeń takich jak załamanie pogodowe, uderzenie pioruna w samolot czy zderzenie samolotu z ptakiem, czego skutkiem może być konieczność skierowania go na przegląd, może stanowić nadzwyczajną, niezależną od przewoźnika przyczynę. Niemniej jednak twierdzenia strony pozwanej nie zasługują na uwzględnienie, albowiem pozwana nie wykazała niemożliwej do wyeliminowania zależności pomiędzy wzmiankowanym zdarzeniem, a opóźnieniem lotu objętego postępowaniem, a zatem nie tylko, że planowany przylot samolotu nie był możliwy w tym terminie, ale także niemożności zapewnienia innego samolotu, który mógłby zrealizować skarżony lot, czy to należącym do floty pozwanego, czy to pozyskanym od innego przewoźnika.

Na przewoźniku lotniczym spoczywa obowiązek zaplanowania siatki lotów w taki sposób, aby wykonać rejs zgodnie z ramami czasowymi. Ryzyko w postaci korzystania z tego samego samolotu na kilku trasach lotniczych, choć tego rodzaju praktyki stanowią powszechne praktyki linii lotniczych, to jednak nie może zostać przeniesione na pasażerów. Przewoźnik lotniczy jest zobowiązany do podjęcia wszelkich racjonalnych środków w celu uniknięcia nadzwyczajnych okoliczności, zatem powinien rozsądnie na etapie planowania lotu uwzględnić ryzyko opóźnienia związanego z ewentualnym zaistnieniem tego typu okoliczności, które zmuszają przewoźnika do przeprowadzenia natychmiastowego przeglądu samolotu. Przewoźnik powinien w związku z tym przewidzieć określoną rezerwę czasu pozwalającą mu, w miarę możliwości, na wykonanie całego lotu po ustaniu nadzwyczajnych okoliczności (por. wyrok Trybunału Sprawiedliwości z 2011-06-12, C-294/10).

Mając na względzie powyższe, sąd stwierdził, że pozwana nie wykazała nadzwyczajnych okoliczności opóźnienia skarżonego lotu. Wobec wykazania przez powódkę legitymacji czynnej, przyznano na jej rzecz żadaną kwotę. W przedmiocie odsetek za opóźnienie sąd orzekł na podstawie art. 481 § 1 k.c., zgodnie z którym 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. Stosownie do art. 455 k.c., jeżeli termin spełnienia świadczenia nie jest oznaczony ani nie wynika z właściwości zobowiązania, świadczenie winno być spełnione niezwłocznie po wezwaniu dłużnika do wykonania świadczenia.

Ustawodawca nie określił terminu zapłaty odszkodowania za odwołany/ opóźniony lot. Żądanie zapłaty odsetek uzależnione jest zatem od wcześniejszego wezwania do zapłaty. W związku z tym, że powódka przedstawiła korespondencję mailową, z odpowiedzią pozwanego na reklamację z 19 czerwca 2019 r., to od następnego dnia po tej dacie należało liczyć 30 dniowy termin uwzględnienia reklamacji, dlatego sąd zasądził odsetki od 20 lipca 2019 r. od kwoty głównej, oddalając żądanie odsetkowe w pozostałym zakresie jako niezasadne.

4. Koszty

O kosztach procesu sąd orzekł na podstawie art. 100 zd. 2 k.p.c. odstępując od ich stosunkowego rozdzielenia z uwagi na to, że strona powodowa przegrała sprawę w minimalnej części. Na koszty procesu, które pozwany powinien zwrócić powódce, złożyły się: opłata od pozwu 100 zł, wynagrodzenie pełnomocnika procesowego 270 zł (§ 2 pkt 2 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z 22 października 2015 r. w sprawie opłat za radców prawnych), opłata skarbową od pełnomocnictwa 17 zł. Łącznie pozwany powinien zwrócić powódce 387 zł jako zwrot kosztów procesu. (pkt II sentencji wyroku).

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

ZARZĄDZENIE

Doręczyć odpis wyroku z 5.12.2020 r. wraz z uzasadnieniem pełnomocnikowi pozwanej – adw. E. U..

W., 30.01.2021 r.