

UZASADNIENIE

wyroku z dnia 9 kwietnia 2021 roku

Pozwem z dnia 27 sierpnia 2020 roku (data stempla pocztowego) powodowie E. L. oraz M. L. wnieśli o zasądzenie od (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W. kwoty po 600 euro wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie naliczanymi od dnia 3 marca 2020 roku oraz kosztami procesu według norm przepisanych. W uzasadnieniu żądania pozwu wyjaśniono, że dochodzona pozwem kwota stanowi odszkodowanie z tytułu niewłaściwego wykonania rejsu na trasie z Z. do W. w dniu 2 marca 2020 roku (pozew, k. 2-3).

W odpowiedzi na pozew (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W. wniosła o oddalenie powództwa w całości, a także o zasądzenie od powoda kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego, według norm prawem przewidzianych. Spółka przyznała, że lot (...) został opóźniony o ponad 3 godziny, jednak wynikało to z wystąpienia okoliczności nadzwyczajnej, to jest sygnalizacji pożaru w części bagażowej. Dodatkowo pozwany podniósł również zarzut braku legitymacji czynnej powodów, wskazując, że nie przedłożyli oni kart pokładowych i w konsekwencji nie wykazali, że uczestniczyli oni w opóźnionym locie (odpowiedź na pozew, k. 31- 33).

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

E. L. oraz M. L. mieli zaplanowany w dniu 2 marca 2020 roku lot nr (...) z Z. do W.. Przewoźnik była spółka (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W.. Rejs wykonywano statkiem powietrznym SP- (...). W trakcie lotu załoga otrzymała sygnał o pożarze w części bagażowej samolotu. Załoga zdecydowała się lądować nieplanowanie w A. A. w Etiopii. Konieczne było opróżnienie samolotu z pasażerów, w tym pasażerów niepełnosprawnych, i kontrola części bagażowej w asyście straży pożarnej. Nie stwierdzono pożaru. Przyczyną błędnej sygnalizacji była usterka detektora pożaru. Nastąpiło długotrwałe opisywanie usterki oraz przeładunek bagaży oraz ponowne wpuszczenie pasażerów na pokład. Ostatecznie E. L. i M. L. dotarli do portu docelowego z opóźnieniem wynoszącym 3 godziny i 40 minut (okoliczności częściowo bezsporne, dowód: dokument podróży k. 5; dokumentacja lotu, k. 34-36 oraz 53-54, wydruk wiadomości mail k. 55-60).

Pismem z dnia 23 kwietnia 2020 roku E. L. i M. L. wezwali (...) Spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W. do zapłaty kwot po 600 euro. Przewoźnik w ramach pisma z dnia 14 maja 2020 roku wskazał, iż nie jest możliwe rozpoznanie zgłoszenia reklamacyjnego w sytuacji w której do zgłoszenia nie zostały załączone karty pokładowe wskazujące na uczestnictwo w przedmiotowym locie (okoliczności bezsporne, dowody: wezwanie do zapłaty k. 8, pismo przewoźnika k. 37).

Odległość między lotniskami w Tanzanii i Polsce, mierzona po ortodromie, przekracza 3500 kilometrów (okoliczność niesporna).

Powyższy stan faktyczny był między stronami zasadniczo niesporny. Sąd ustalił go na podstawie wyżej powołanych dokumentów, których prawdziwości nie zakwestionowała żadna ze stron, a Sąd, analizując zebrany w sprawie materiał dowodowy, nie dopatrywał się okoliczności mogących skutkować powstaniem wątpliwości, co do ich prawdziwości i rzetelności. Wymaga podkreślenia, że żadna ze stron nie zakwestionowała twierdzeń przedstawionych przez stronę przeciwną, w szczególności powodowie przedstawili rozważania prawne co do konsekwencji usterki, natomiast nie zaprzeczyli przedstawionemu przez pozwanego przebiegowi awarii i jej skutków. Pozwany potwierdził fakt opóźnienia lotu. Wobec powyższego Sąd, na podstawie art. 299 k.p.c. i art. 230 k.p.c., uznał te okoliczności za niezaprzeczone lub przyznane.

Sąd nie odnosił się do zawartych w pozwie wniosków w pkt. 1-3 oraz do zawartych w odpowiedzi na pozew wniosków w pkt. 2-3. Kodeks postępowania cywilnego nie przewiduje wniosków dowodowych o charakterze warunkowym. Strona, formułując swoje żądanie, jest obowiązana jednoznacznie wskazać jego podstawę, w tym m.in. określić,

przeprowadzenia jakich dowodów się domaga. Strona nie może przerzucać na Sąd oceny, czy w konkretnym stanie procesowym doszło do zakwestionowania przez drugą stronę tego czy innego faktu. Skoro tak, to Sąd uznał te wnioski za niezawarte. Jednocześnie Sąd podkreśla, że obie strony otrzymały możliwość zajęcia stanowiska co do pism drugiej strony, jednak w złożonych pismach procesowych w żadnym zakresie nie wskazały na konieczność przeprowadzenia jakichkolwiek dodatkowych wniosków dowodowych. W związku z tym Sąd nie wypowiedział się co do tych wniosków.

Dodatkowo Sąd pominął dowód z zeznań świadka S. M., uznając, że jest to dowód zgłoszony w zakresie okoliczności niezakwestionowanych przez stronę powodową. Na gruncie niniejszego postępowania powodowie, odnosząc się do zarzutów pozwanego, podnosili argumenty o charakterze prawnym, kwestionując możliwość zwolnienia się pozwanego od odpowiedzialności odszkodowawczej, w przedstawionym przez niego stanie faktycznym. W takim układzie przeprowadzenie dowodu z zeznań świadka zmierzałoby wyłącznie do nieuzasadnionego przedłużenia postępowania i w związku z tym dowód ten został pominięty.

Sąd zważył, co następuje:

Powództwo E. L. oraz M. L. podlegało oddaleniu w całości.

Przed przejściem do rozważań nad materialnoprawną zasadnością dochodzonego roszczenia, należy wskazać, że w niniejszej sprawie Sąd wydał wyrok na posiedzeniu niejawnym, uznając, że zostały spełnione przesłanki wydania takiego wyroku określone w art. 1481 § 1 k.p.c. Zgodnie z tym przepisem sąd może rozpoznać sprawę na posiedzeniu niejawnym, gdy pozwany uznał powództwo lub gdy po złożeniu przez strony pism procesowych i dokumentów, w tym również po wniesieniu zarzutów lub sprzeciwu od nakazu zapłaty albo sprzeciwu od wyroku zaocznego, sąd uzna - mając na względzie całokształt przytoczonych twierdzeń i zgłoszonych wniosków dowodowych - że przeprowadzenie rozprawy nie jest konieczne

Zagadnienia dotyczące możliwości dochodzenia odszkodowania za opóźniony lot uregulowane zostały przepisami unijnymi i zawarte są w rozporządzeniu nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 roku, ustanawiającym wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylającym rozporządzenie nr 295/91 (dalej: „rozporządzenie nr 261/04”).

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, chyba że: i) zostali poinformowani o odwołaniu co najmniej dwa tygodnie przed planowym czasem odlotu, 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.

Zgodnie z art. 7 ust. 1 lit. a) - c) rozporządzenia nr 261/04, w przypadku odwołania do powyższego artykułu, pasażerowie otrzymują odszkodowanie w wysokości 250 EUR dla wszystkich lotów o długości do 1500 kilometrów, w wysokości 400 EUR dla wszystkich lotów o długości od 1500 do 3500 kilometrów oraz 600 EUR dla wszystkich innych lotów niż loty określone w lit. a) lub b).

Uprawnienie do żądania odszkodowania zostało rozciągnięte na pasażerów lotów opóźnionych, 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. Taką wykładnię przyjął Trybunał Sprawiedliwości w wyroku z dnia 19 listopada 2009 roku 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 (...) (C-402/07) oraz S. B., K. L. p-ko A. France SA (C-432-07). Jak

zauważył Trybunał „Artykuły 5, 6 i 7 rozporządzenia nr 261/2004 ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów 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”. Podkreślenia wymaga, że również wyrokiem z dnia 23 października 2012 r. w połączonych sprawach C- 581/10 oraz C-629/10 Trybunał orzekając w składzie (...) potwierdził interpretację Rozporządzenia zaprezentowaną w wyroku C-402/07. W uzasadnieniu wyroku Trybunał zwrócił uwagę, że pasażerowie, których lot jest opóźniony oraz pasażerowie, których lot został odwołany, znajdują się w porównywalnych sytuacjach, dla celów odszkodowania na podstawie rozporządzenia nr 261/2004, ponieważ doznają podobnych niedogodności polegających na stracie co najmniej trzech godzin w stosunku do pierwotnego planu ich lotu. Co więcej pasażerowie z obu grup są praktycznie pozbawieni możliwości swobodnej reorganizacji ich podróży w przypadku poważnego wydarzenia związanego z lotem następującego na krótko przed nim lub w jego trakcie albo odwołania takiego lotu, które prowadzi do zaoferowania zmiany planu podróży. Jeżeli z jakiegoś powodu są oni bezwzględnie zmuszeni by dotrzeć do ich miejsca docelowego w danym momencie, w żaden sposób nie mogą uniknąć straty czasu wynikającej z nowej sytuacji, ponieważ nie mają w tym względzie żadnej swobody.

Ochrona na podstawie przepisów powołanego rozporządzenia obejmuje zatem nie tylko pasażerów lotów regularnych, ale również pasażerów lotów nieregularnych, w tym także lotów stanowiących część zorganizowanych wycieczek. W myśl zaś art. 5 ust. 3 rozporządzenia obsługujący przewoźnik lotniczy nie jest zobowiązany do wypłaty rekompensaty przewidzianej w art. 7, jeżeli może dowieść, że odwołanie, względnie opóźnienie, jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków.

Poza sporem w niniejszej sprawie było to, że pozwana była przewoźnikiem lotniczym obsługującym przedmiotowy lot (...) w dniu 2 marca 2020 roku z Tanzanii do Polski, oraz że lot ten został opóźniony o ponad 3 godziny na skutek sygnalizacji pożaru w czasie rejsu i konieczności nieplanowanego lądowania w Etiopii.

Podniesiony przez pozwanego zarzut braku legitymacji procesowej powodów Sąd uznał za niezasadny. W tym zakresie powodowie przedłożyli dokument rezerwacyjny w ramach którego został ujęty opóźniony lot. Oczywiście samo przedłożenie ww. dokumentu nie można traktować jako niezbity dowód w zakresie stawienia się do odprawy, jednak w toku niniejszego postępowania pozwany nie przedstawił żadnego kontrdowodu, w zakresie omawianych okoliczności. Jednocześnie strona powodowa przedstawiła konkretne fakty i okoliczności niewątpliwie związane z przedmiotowym lotem (w tym na przykład długość opóźnienia) i również na tym gruncie uprawniony jest wniosek, że powodowie uczestniczyli w przedmiotowym locie. Mając na uwadze całokształt okoliczności sprawy Sąd przyjął więc, iż powodowie wykazali fakt stawienia się do odprawy przedmiotowego lotu, jednak oddalenie zgłoszonego w tym zakresie zarzutu powoda nie miało ostatecznie znaczenia dla rozstrzygnięcia zapadłego w sprawie.

Pozwana w odpowiedzi na pozew wskazała, że jest zwolniona z obowiązku dokonania wypłaty z tytułu odwołania rejsu z uwagi na to, że do opóźnienia rejsu doszło na skutek okoliczności nadzwyczajnych, uniemożliwiających prawidłowe wykonanie przedmiotowego rejsu. Pierwotną przyczyną opóźnienia lotu była sygnalizacja pożaru w części bagażowej, co skutkowało koniecznością nieplanowanego lądowania w Etiopii i wykonania tam czynności w asyście straży pożarnej i mechaników, a następnie czynności niezbędnych do kontynuowania lotu.

Rzeczywiście, usterki techniczne nie stanowią „okoliczności nadzwyczajnej”. Jednak sam pełnomocnik powodów zaznaczył, że nie stanowią one takich okoliczności „co do zasady”. Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej w przywołanych przez pełnomocnika pozwanych orzeczeniach wypowiedział się o kwalifikowaniu problemów

technicznych jako generalnie niestanowiących takich nadzwyczajnych okoliczności. Jednakże sam (...) jednocześnie przesądził, że istnieją takie problemy techniczne, które mogą być uznane za okoliczności nadzwyczajne – m.in. takie, które ze względu na swój charakter lub źródło nie pozwalają przewoźnikowi na skuteczne nad nimi panowanie. Niewątpliwie też, co wynika wprost z motywu 14 Rozporządzenia, sytuacje zagrażające bezpieczeństwu, co może być skutkiem wystąpienia nieoczekiwanej wady, mogą stanowić okoliczności nadzwyczajne. Sąd krajowy powinien w każdej sytuacji dokonać oceny, czy przedstawiona przez przewoźnika lotniczego okoliczność mogła wpłynąć na bezpieczeństwo lotu i czy pewne okoliczności pozostawały poza jego kontrolą.

Przekładając powyższe rozważania na grunt niniejszej sprawy Sąd doszedł do przekonania, że okoliczności sprawy należy uznać za okoliczności nadzwyczajne, wyłączające odpowiedzialność przewoźnika. Wymaga podkreślenia, że w trakcie rejsu, w powietrzu, załoga otrzymała informację o pożarze w części bagażowej samolotu. Nie wymaga wiedzy specjalistycznej ocena, że stanowi to potencjalnie wyjątkowo duże zagrożenie dla bezpieczeństwa całego lotu i zdrowia i życia pasażerów i wymaga od załogi podjęcia zdecydowanych działań. Tego rodzaju sygnał, nawet mogący wynikać z potencjalnej awarii czujnika, nie może zostać zignorowany przez załogę i wymusza – jak w niniejszej sprawie – nieplanowane lądowanie na lotnisku trasowym. Sąd uznał taką sygnalizację za zagrażającą bezpieczeństwu i wykraczającą poza typowy przypadek wykrycia wady. Inaczej bowiem należy traktować usterki, które wystąpiły na ziemi, i związane są z koniecznością ich naprawy na lotnisku. Usterki takie stanowią zagrożenie bezpieczeństwa tylko potencjalnie – wadliwy samolot nie może zrealizować rejsu i musi zostać naprawiony, natomiast nie stanowi to zagrożenia dla pasażerów. Natomiast w niniejszej sprawie nawet nie tyle doszło do wykrycia usterki w powietrzu, co doszło do zasygnalizowania załodze lecącego samolotu poważnego zagrożenia w postaci pożaru. Nawet zatem następcze stwierdzenie, że przyczyną tego zdarzenia była usterka czujnika, nie może prowadzić do utraty z oczu zagrożenia dla bezpieczeństwa pasażerów. W lotnictwie to życie i zdrowie pasażerów jest nadrzędną wartością, więc załoga zmuszona była nieplanowanie lądować w Etiopii i dopiero na ziemi możliwe było ustalenie, czy doszło do pożaru, czy jedynie usterki czujnika.

Konsekwencją takiego wymuszonego lądowania jest ewakuacja pasażerów i przeprowadzenie wnikliwej kontroli statku powietrznego przez straż pożarną i mechaników. Następnie przewoźnik musi podjąć czynności związane z umożliwieniem dalszego lotu. Z wiedzy i doświadczenia życiowego wynika, że nieplanowane lądowanie w obcym porcie lotniczym wymaga dokonania szeregu czynności związanych z uzyskaniem nowych pozwoleń, zgłoszeń, dotankowania samolotu, niejednokrotnie również wymiany załogi itp.

Sąd wszystkie te okoliczności uznał za nadzwyczajne, niemieszczące się w zwykłym zakresie eksploatacji statku powietrznego. Pożar w czasie lotu – nawet tylko potencjalny – wymaga ze strony przewoźnika zdecydowanych działań, bez kalkulowania ewentualnych zysków i strat. Niewątpliwie również potencjalny pożar pozostawał poza kontrolą przewoźnika. Natomiast co do przedłużających się czynności w porcie lotniczym w Etiopii to Sąd wskazuje, że typowo należałoby je uznać za zwykłe czynności w toku eksploatacji statku powietrznego. Niemniej w niniejszej sprawie lądowanie w Etiopii było nagłe i nieplanowane. Był to port odległy od siedziby przewoźnika. Co więcej, przenoszenie bagaży i pasażerów wynikało z kwestii bezpieczeństwa, a więc było niezbędne. W związku z tym fakt długotrwałego wykonywania czynności przez służby na lotnisku w A. A. Sąd uznał za pozostające poza kontrolą przewoźnika.

Podjęte przez przewoźnika działania – to jest lądowanie w Etiopii, kontrola samolotu, ponowne załadowanie pasażerów i bagażu – Sąd uznał za działania racjonalne celem zminimalizowania opóźnienia. Niewątpliwie wymaganie od przewoźnika, aby posiadał w każdym porcie lotniczym na świecie dyżurny samolot, byłoby całkowicie nieracjonalne. Również podstawianie zapasowego samolotu z innego miejsca i przy uwzględnieniu nagłości lądowania, znacznej odległości od Polski, Sąd uznał za niecelowe, ponieważ z doświadczenia życiowego wynika, że trwałyby to dłużej niż samo opóźnienie.

Nie mogło również ująć uwadze Sądu, że do nagłego lądowania doszło na lotnisku z punktu widzenia polskiego przewoźnika egzotycznym, oddalonym o tysiące kilometrów od bazy przewoźnika. Należało zatem uwzględnić trudności logistyczne, organizacyjne, a nawet kulturowe, na które natrafił przewoźnik, zmuszony do podejmowania niespodziewanych czynności w takim porcie lotniczym. Niewątpliwie inne wymagania należy stawiać przewoźnikom,

których samoloty znalazły się np. w krajach Unii Europejskiej, a inne przewoźnikom, których loty musiały przymusowo lądować w A..

W konsekwencji Sąd uznał, że pierwotną przyczyną opóźnienia, okolicznością nadzwyczajną, była sygnalizacja pożaru w części bagażowej. Skutkiem była konieczność nieplanowanego lądowania w Etiopii i dokonania tam szeregu czasochłonnych czynności, które były uzasadnione nieplanowanym lądowaniem. Powództwo obu powodów podlegało zatem oddaleniu, bowiem przewoźnik wykazał okoliczności zwalniające go z obowiązku zapłaty odszkodowania.

W obliczu oddalenia powództwa w całości Sąd nie rozstrzygał o zasadności zgłoszonego wniosku o miarkowanie wysokości odszkodowania albowiem, mając na uwadze rozstrzygnięcie zapadłe w sprawie wniosek ten należało uznać za bezprzedmiotowy.

Mając na uwadze powyższe, orzeczono jak w sentencji wyroku.

asesor sądowy A. O.

ZARZĄDZENIE

- odpis wyroku wraz z uzasadnieniem doręczyć pełnomocnikowi powodów.

asesor sądowy A. O.