

UZASADNIENIE

wyroku z 22 marca 2021 r.

T. T. wniósł o zasądzenie od (...) spółki akcyjnej z siedzibą w W. kwoty 600 euro z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia wniesienia pozwu do dnia zapłaty oraz o zasądzenie kosztów postępowania według norm przepisanych.

W uzasadnieniu wskazał, że nabył bilet na lot łączony, który miał się odbyć w dniu 11 października 2019 roku, z T. do N. przez W., jednak w wyniku nieprawidłowego wykonania lotu dotarł do lotniska docelowego z opóźnieniem wynoszącym ponad 3 godziny (pozew k. 2-3v).

Pozwany (...) S.A. z siedzibą w W. w sprzeciwie od nakazu zapłaty wniósł o oddalenie powództwa w całości oraz o zasądzenie na swoją rzecz kosztów procesu według norm przepisanych.

W uzasadnieniu swego stanowiska pozwany wskazał, że lot miał się odbyć samolotem Boeing 787 D. o numerach SP- (...), na którym wykonywana była inspekcja ultradźwiękowa drugiego stopnia sprężarki średniego ciśnienia (...) prawego silnika samolotu, zgodnie z dyrektywą producenta, w związku z ujawnioną wadą projektową silników. Podał, że w samolocie mającym wykonywać skarżony lot stwierdzono uszkodzenie. Inspekcja została wykonana 9 października 2019 r. o godz. 13:00, wówczas stwierdzono uszkodzenia wyłączające dalszą eksploatację maszyny. Był to inny niż dotychczas rodzaj uszkodzenia, z którym pozwany nie spotkał się wcześniej. Uszkodzenie spowodowało wydanie dyrektywy (...) w dniu 29 stycznia 2020 r. zatem nie mógł przewidzieć tego problemu. Po wykryciu usterki nie było pewne czy samolot zostanie uziemiony, a rozmowy z producentem trwały od 9 października 2019 r. Podjęto wówczas decyzję o zamianie samolotu (...) mającego wykonać rejs na (...), który ostatecznie wykonał skarżony lot. W dniu 11 października okazało się że nie uda się uzyskać silnika. Przywrócenie samolotu SP (...) nastąpiło 13 października 2019 r. (sprzeciw od nakazu zapłaty k. 19-20).

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

T. T. miał na dzień 11 października 2019 r. zaplanowany lot nr LO 790 z T. do W. oraz lot nr LO 06 z W. do N., które miały być realizowane przez pozwanego przewoźnika (...) spółkę akcyjną z siedzibą w W.. Lot z W. do N. uległ opóźnieniu ponad 3 godziny. (dowód: karta pokładowa – k. 7; rezerwacja – k. 5).

W kwietniu 2018 r. (...) S.A. w W. otrzymał od producenta silników R. R. dyrektywę oraz biuletyn, które w związku z ujawnieniem wady projektowej silników nakładały szereg ograniczeń na użytkowników samolotów D.. Lot z W. do N. nr LO 06 miał zostać wykonany z użyciem samolotu Boeing 787 D. (788) o numerach SP- (...), który został wyposażony w silniki R. R.. Inspekcję silników przeprowadzano w dniu 9 października 2019 r. o godzinie 13:00. W wyniku przeprowadzonych kontroli ujawniono uszkodzenia, z którymi przewoźnik nie miał do czynienia poprzednio. Samolot SP- (...) na skutek ujawnionej usterki został wyłączony ze służby, a ujawnione nowego rodzaju uszkodzenie silników tego producenta spowodowało wydanie dyrektywy (...) w dniu 29 stycznia 2020 r. Badania oraz rozmowy z producentem, co do możliwości eksploatacji samolotu trwały od 9 października 2019 r. W wyniku rozmów podjęto decyzję o zamianie samolotów z (...) na (...) w celu wykonania skarżonego lotu. Przywrócenie samolotu (...) nastąpiło dopiero w dniu 13 października 2019 r. (dowód: (...) k. 25-26; P. T. – k. 27-30; wydruk hubinfo – k. 31; raport (...) k. 32-33; wydruk z systemu OpsLite – k. 37; korespondencja – k.38-39; siatka – k. 40-41).

Pismem z dnia 13 stycznia 2020 r. powód wezwał pozwanego do zapłaty kwoty 600 euro w terminie 3 dni na wskazany rachunek bankowy (dowód: wezwanie do zapłaty – k. 8; potwierdzenie doręczenia – k. 9).

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie w części zgodnych twierdzeń stron oraz twierdzeń niezakwestionowanych przez stronę przeciwną w trybie art. 229 k.p.c. i art. 230 k.p.c. oraz na podstawie ww. dokumentów.

Sąd pominął wniosek pozwanego o przeprowadzenia dowodu zeznań świadka M. L. oraz opinii biegłego z zakresu lotnictwa 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.

Sąd zważył, co następuje:

Powództwo nie zasługiwało na uwzględnienie.

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 roku).

Zgodnie z art. 5 ust. 1 powołanego rozporządzenia w przypadku odwołania lotu, pasażerowie, których to odwołanie dotyczy:

- a) otrzymują pomoc od obsługującego przewoźnika lotniczego, zgodnie z art. 8;
 - b) 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);
 - c) 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 zaś do art. 7 ust. 1 rozporządzenia: „W przypadku odwołania do niniejszego artykułu, 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. 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”.

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).

Niekwestionowany w niniejszej sprawie był fakt, że lot na trasie W. – N. z dnia 11 października 2019 r. był realizowany przez pozwanego, jak i fakt udziału powoda w locie. Poza sporem pozostawał fakt opóźnienia oraz przyczyny, które je spowodowały. Podobnie niespornym było, że na pierwszym etapie podróży na wskazanej trasie, tj. z T. do W., lot nie uległ opóźnieniu powyżej 3 godzin. Nie było również sporu co do odległości pomiędzy portami lotniczymi.

Pozwany powoływał się w niniejszej sprawie na zaistnienie nadzwyczajnych okoliczności, które jego zdaniem wyłączają odpowiedzialność za powstałe opóźnienie wskazując, że przyczyną było ujawnienie dotychczas nieznannej usterki silnika oraz konieczność podjęcia czynności technicznych mających na celu ustalenie czy możliwe będzie korzystanie z tego samolotu.

Należy wskazać, że opóźnienie w przylocie lub jego odwołanie nie kreuje 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 (art. 5 ust. 3 rozporządzenia), to jest okoliczności, które pozostają poza zakresem skutecznej kontroli przewoźnika lotniczego. W motywie czternastym Rozporządzenia wskazano, że nadzwyczajne okoliczności mogą w szczególności zaistnieć w przypadku destabilizacji politycznej, warunków meteorologicznych uniemożliwiających dany lot, zagrożenia bezpieczeństwa, nieoczekiwanych wad mogących wpłynąć na bezpieczeństwo lotu oraz strajków mających wpływ na działalność przewoźnika.

Zdaniem Sądu, okoliczności wskazane przez pozwanego niewątpliwie były okolicznościami nadzwyczajnymi i stanowiły w stosunku do tego przewoźnika lotniczego zdarzenie o charakterze zewnętrznym, na które nie miał wpływu i któremu nie mógł zapobiec.

Powód podnosił w tym zakresie, że wskazane przez pozwanego okoliczności nie były nadzwyczajne, a usterki wpisują się w zakres działalności przedsiębiorstwa pozwanego. Wskazał również, że o ustercie wiedział już 9 października 2019 r. a zatem powinien zabezpieczyć przelot.

Zdaniem Sądu, nie może budzić wątpliwości, że ujawniona nowa i dotychczas nieznaną przewoźnikowi usterka, podczas przeprowadzenia obowiązkowych inspekcji silnika w zakresie ujawnienia uszkodzenia łopatki zgodnie z dyrektywą dotyczącą znanej wady produkcyjnej, można postrzegać jako nadzwyczajną i niezależną od przewoźnika przyczynę opóźnienia lotu.

W ocenie Sądu, należy rozgraniczyć ewentualne ujawnienie usterki w postaci pękniętej łopatki wynikającej z wady produkcyjnej silników - o której istnieniu przewoźnik został poinformowany w dyrektywie producenta i zdawał sobie sprawę, że może ona się ujawnić i powinien tak przygotować siatkę połączeń, aby zminimalizować ewentualne opóźnienia – od nowego ujawnionego uszkodzenia, o którym przewoźnik nie był poinformowany przez producenta silników, a tym samym nie mógł przewidzieć wynikających z tego skutków.

Mając na uwadze bezpieczeństwo jakie przewoźnik obowiązany jest zapewnić pasażerom i skalę ewentualnych następstw katastrofy samolotu na skutek awarii, stwierdzić należy, że konieczność wyłączenia z eksploatacji danej maszyny i rozpoczęcie rozmów z producentem na temat możliwości korzystania z tego samolotu, było konieczne. Przewoźnik nie wiedział jakie skutki niesie za sobą ujawniona usterka i czy będzie mógł korzystać z maszyny. Odpowiedź na to mogli dać tylko producenci silników. Jak ustalono na skutek prowadzonych rozmów przewoźnik podjął decyzję o zamianie samolotu z usterką mającego wykonać skarżony rejs na inny, który wykonał lot. Nie można zatem czynić zarzutu pozwanemu, że nie był przygotowany na tę sytuację skoro nie był na nią przygotowany nawet producent. Co istotne w wyniku ujawnienia tego uszkodzenia została wydana nowa dyrektywa (...). Nie można zatem w niniejszej sprawie podzielić stanowiska powoda, że usterki wpisują się w ramy działalności przewoźnika i powinny być przewidywane. O ile sama kontrola w celu wykrycia pękniętej łopatki była już znana przewoźnikowi i tą wadą nie mógłby się zasłaniać, o tyle podczas inspekcji wykryta została zupełnie inna usterka, której przewoźnik przewidywać nie mógł. Dodatkowo trzeba mieć na uwadze, że lot odbywał się na długim dystansie bez możliwości nagłego awaryjnego lądowania. Z uwagi na to, że istniało wysokie ryzyko zaistnienia zagrożenia bezpieczeństwa

na skutek ujawnienia się wad podczas eksploatacji samolotu zasadne było podjęcie działań, które spowodowały opóźnienie skarżonego rejsu. Przewoźnik, co istotne, od razu po wykryciu wady podjął próbę kontaktu z producentem w celu ustalenia możliwości korzystania z samolotu a długie oczekiwanie na decyzję uniemożliwiało podjęcie wcześniej jakichkolwiek działań dotyczących planowania wykonania rejsu innym samolotem.

Przewoźnik, w celu uchylenia się od odpowiedzialności odszkodowawczej musi udowodnić wystąpienie dwóch przesłanek egzoneracyjnych: tj. wystąpienia okoliczności nadzwyczajnych oraz podjęcia przez pozwanego wszelkich racjonalnych środków do uniknięcia skutków tych nadzwyczajnych okoliczności.

Zdaniem Sądu, pozwany podjął kroki mające na celu minimalizację skutków zaistniałej sytuacji. Przewoźnik nie odwołał rejsu i wykonał go samolotem, który wykonywał inny lot, a zatem doszło do naturalnego opóźnienia, niemniej podjął on racjonalne środki w odpowiednim czasie. Należy mieć na uwadze, że znalezienie samolotu zastępczego mogącego wykonać lot od razu na tak długim dystansie oraz zorganizowanie dodatkowej załogi nie byłoby możliwe.

Pozwany nie mógł przewidzieć nowej usterki silnika, która będzie wymagała nowych analiz i stanowiska producentów. Pozwany kierując się bezpieczeństwem pasażerów i załogi podjął racjonalne decyzje, niemniej skutków nowej awarii nie był w stanie usunąć w czasie zarezerwowanym dla planowanego wykonania skarżonego rejsu, co w tych okolicznościach należy uznać za zasadne.

Mając na uwadze całokształt przedstawionych wyżej okoliczności związanych z bezpieczeństwem pasażerów Sąd przyjął, że lot na trasie z W. do N. uległ opóźnieniu w związku z zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności i w związku z tym na gruncie tej sytuacji wyłączona została odpowiedzialność przewoźnika lotniczego oparta na zapisach Rozporządzenia (WE) 261/2004. Konsekwencją powyższego było natomiast oddalenie powództwa o czym orzeczono w pkt 1 sentencji wyroku.

Zgodnie z art. 102 k.p.c w wypadkach szczególnie uzasadnionych sąd może zasądzić od strony przegranej tylko części kosztów albo nie obciążać jej wcale.

Mając na uwadze okoliczności poprzedzające wystąpienie z pozwem, sąd uznał, że zachodzą podstawy do odstąpienia od obciążania kosztami procesu stroną powodową, pomimo przegrania przez nią sprawy. Wskazać należy, że w toku sprawy nie zostało wykazane, żeby pozwany udzielił odpowiedzi na reklamację złożoną przez powoda, w której wyjaśniłby szczegółowo co było powodem opóźnienia lotu powoda. Pismem z 13 stycznia 2020 r., doręczonym pozwanemu 24 stycznia 2020 r. powód skierował ostateczne wezwanie do zapłaty. Brak jest informacji o tym, że powód uzyskał odpowiedź na swoje pismo. Ani powód, ani pozwany okoliczności tej nie podnosili, ani nie wykazali, poprzez złożenie pisma, które powód uzyskał w odpowiedzi na reklamację. W takiej sytuacji wytoczenie powództwa było konieczne do dochodzenia swoich praw przez powoda. Pozwany dopiero na etapie postępowania przed sądem wskazał co było powodem opóźnienia lotu powoda tj. że była to nadzwyczajna okoliczność związana z uszkodzeniem silnika wykrytym w wyniku boroskopii wykonanej na 2 dni przed terminem lotu. Co więcej wykryta wówczas wada silnika, była inną od tej, która występowała dotychczas i była pozwanemu znana.

W świetle powyższego Sąd uznał, że gdyby pozwany odpowiedział na reklamację powoda oraz przedstawił w niej te informacje, które zawarł w odpowiedzi na pozew, wystąpienie z pozwem nie byłoby konieczne. Z tych powodów sąd odstąpił od obciążania powoda kosztami procesu.

W., dnia 14 kwietnia 2021 r.

sędzia D. P.

ZARZĄDZENIE

Odpis wyroku wraz z uzasadnieniem doręczyć pełnomocnikowi powoda.