

UZASADNIENIE

W dniu 26 sierpnia 2019 roku (data prezentaty Biura Podawczego) do Sądu Rejonowego dla m. st. Warszawy w Warszawie II Wydziału Cywilnego wpłynął opłacony, sporządzony na urzędowym formularzu pozew D. S. przeciwko (...) Spółce Akcyjnej z siedzibą w W. o zapłatę kwoty 600 euro wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia 14 października 2018 roku do dnia zapłaty. Złożony został także wniosek o zasądzenie na rzecz strony powodowej od pozwanej kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego, według norm przepisanych. (pozew, k. 1-2)

Jak wynika z uzasadnienia pozwu, powód kupił bilet na lot o numerze rejsu LO 26 z lotniska P. A. ((...)) Czarnogóra do lotniska J. K. (...) ((...)) Stany Zjednoczone, który miał odbyć się w dniu 14 października 2018 roku i zostać zrealizowany przez pozwaną spółkę, będącą na tej trasie przewoźnikiem. Powód miał prawidłowo dokonać odprawy oraz stawić się w wyznaczonym czasie na lotnisku.

Wskutek nieprawidłowości, które zaszły po stronie pozwanej spółki, powód dotarł do miejsca docelowego z ponad 3-godzinnym opóźnieniem. (uzasadnienie pozwu, k. 2v-4)

W dniu 20 grudnia 2019 roku (data pieczęci pocztowej, k. 99v) pozwana spółka wniosła w przepisany terminie odpowiedź na pozew, wnosząc o oddalenie powództwa w całości oraz zasądzenia na jej rzecz od strony powodowej kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych. (odpowiedź na pozew, k. 37-39)

W uzasadnieniu odpowiedzi na pozew, pozwana wskazała, że rejs nr LO 26 z dnia 14 października 2018 roku do N., którym miał podróżować powód został odwołany. Pozwany wskazał, że lot odwołany został z uwagi na okoliczność nadzwyczajną.

Okolicznością, która miała na to wpływ była wada projektowa silników R. R. T. 1000, polegająca na pękaniu łopatek (...) drugiego stopnia sprężarki średniego stopnia. Wada ta uniemożliwiała wykonywanie lotów do momentu wymiany wadliwych części – jak z kolei wynika z dyrektywy Agencji Unii Europejskiej ds. (...) Lotniczego oraz biuletynu wysłanego do przewoźników lotniczych, którzy wykorzystują samoloty wyposażone w takie silniki, wada projektowa powoduje szereg ograniczeń w wykorzystywaniu samolotów D., którym, między innymi, miał być wykonywany lot powoda. Przewoźnik, chcąc zapewnić bezpieczeństwo pasażerom i wykorzystywania swoich maszyn, zdecydował o uziemieniu maszyn. Problem, z którym musiała zmierzyć się pozwana, miał charakter zewnętrzny; nie miała ona na niego wpływu. Nie mogła wyczerperować dodatkowych lotów ani posiadać kilku samolotów na wypadek zaistnienia tego typu zjawisk, gdyż doprowadziłyby to do nadmiernych kosztów i braku płynności finansowej spółki.

Producent silników nie mógł natychmiast wymienić wszystkich wadliwych elementów u każdego przewoźnika, gdyż nie wystarczyłoby mu na to zasobów oraz byłoby to ponad jego możliwości produkcyjne. Pozwana zmuszona była oczekiwać na naprawę kilka miesięcy – w grudniu 2018 roku pozwana otrzymała dwa nowe silniki i mogła włączyć jeden z uziemionych samolotów, kolejne włączane były później. (uzasadnienie odpowiedzi na pozew, k. 38-39)

W piśmie z dnia 14 stycznia 2020 roku (data na pieczęci pocztowej k. 104v), pełnomocnik powoda podniósł, że w niniejszej sprawie brak jest znamion okoliczności nadzwyczajnych niewykonania powyższego lotu. Strona powodowa zwraca także uwagę na fakt, iż lot z dnia 14 października 2018 roku miał się odbyć 6 miesięcy po alercie od producenta silników, obejmującej dyrektywę – pozwana spółka w ocenie powoda miała wiele czasu na przeorganizowanie siatki połączeń w taki sposób by loty nie były utrudnione. (uzasadnienie odpowiedzi na pozew k. 100 – 103)

W toku postępowania strony pozostawały na pierwotnie zajętych przez siebie stanowiskach w sprawie.

Sąd ustalił, co następuje:

D. S. zawarł z (...) Spółką Akcyjną z siedzibą w W. umowę przewozu lotniczego dnia 18 września 2018 roku, co wynika z treści rezerwacji. Powód posiadał potwierdzoną rezerwację na lot oraz prawidłowo stawiał się do odprawy na lotnisku o wyznaczonej przez przewoźnika godzinie. Lot nie odbył się, ponieważ został odwołany, a powód ostatecznie dotarł do miejsca docelowego z ponad 3-godzinnym opóźnieniem. (bezsporne, ponadto dowody: dokumenty podróży k. 9–10, informacje o odwołaniu lotu k. 15-16).

Dnia 11 kwietnia 2019 roku (data pisma) powódka wystosowała wobec pozwanego ostateczne przedsądowe wezwanie do zapłaty 30000 euro w terminie 7 dni od dnia otrzymania przez pozwanego niniejszego pisma z uwagi na okoliczność opóźnienia lotu. (bezsporne, wezwanie k. 11)

Samolot, którym miał być wykonywany rejs lotniczy, wyposażony był w silniki R. R. T. 1000, które posiadały wadę projektową stwarzającą zagrożenie dla bezpieczeństwa pasażerów oraz samego wykorzystywania maszyn Boeing 787 D.. W tym przedmiocie, 13 kwietnia 2018 roku wydana została przez (...) dyrektywa, nakazująca wykonywanie boroskopii i wyłączenie z użytku samolotów, w których silnikach zostaną dostrzeżone pęknięcia łopatek (...).

W dniu 13 kwietnia 2018 roku R. R. wydał skierowany do przewoźników lotniczych biuletyn, w którym zalecał przeprowadzenie badań technicznych silników T. 1000, w samolotach w nie wyposażonych, które odbyły ponad 300 rejsów lotniczych i wyłączenie z użytku tych maszyn, w których przypadku dostrzeżono uszkodzenia. (bezsporne, nadto dowody: dyrektywa (...) k. 69-71, biuletyn R. R. k. 72-79)

Wobec wykrytej wady i jej skutków samolot, który miał wykonywać lot o numerze LO 26 został uziemiony, w wyniku czego powyższy lot został opóźniony.

Odległość między lotniskami w niniejszym postępowaniu wynosi 7321 km. (fakt notoryjny)

Powyższy stan faktyczny został ustalony przez Sąd na podstawie dokumentów, które strony dołączyły do akt sprawy, a których forma i treść nie wzbudziły wątpliwości i ocenione zostały jako wartościowe w związku z niniejszą sprawą.

Okoliczności bezsporne ustalono w oparciu o art. 229 k.p.c. w zw. z art. 230 k.p.c., zgodnie z którymi nie wymagają dowodu fakty przyznane w toku postępowania przez stronę przeciwną, jeżeli przyznanie nie budzi wątpliwości; natomiast gdy strona nie wypowie się co do twierdzeń strony przeciwnej o faktach, sąd, mając na uwadze wyniki całej rozprawy, może fakty te uznać za przyznane.

Sąd zważył, co następuje:

Powództwo nie zasługiwało na uwzględnienie, należało je oddalić.

Podstawą prawną roszczenia powoda jest Rozporządzenie (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 [dalej jako: „Rozporządzenie nr 261/2004”].

Jak wynika z art. 5 ust. 1 lit. c Rozporządzenia, pasażerowie w przypadku odwołania lotu, których ich dotyczy, mają prawo do odszkodowania od przewoźnika lotniczego, zgodnie z art. 7, chyba że:

- i) zostali poinformowani o odwołaniu co najmniej dwa tygodnie przed planowanym czasem odlotu; lub
- ii) zostali poinformowani o odwołaniu w okresie od dwóch tygodni do siedmiu dni przed planowanym czasem odlotu i zaoferowano im zmianę planu podróży, umożliwiającą im wylot najpóźniej dwie godziny przed planowanym czasem odlotu i dotarcie do ich miejsca docelowego najwyżej cztery godziny po planowanym czasie przylotu; lub

(...) zostali poinformowani o odwołaniu w okresie krótszym niż siedem dni przed planowanym czasem odlotu i zaoferowano im zmianę planu podróży, umożliwiającą im wylot nie więcej niż godzinę przed planowanym czasem odlotu i dotarcie do ich miejsca docelowego najwyżej dwie godziny po planowanym czasie przylotu.

Art. 7 ust. 1 Rozporządzenia nr 261/2004 wskazuje, że pasażerom opóźnionego lub odwołanego lotu przysługuje zryczałtowane odszkodowanie uzależnione od długości lotu. W przedmiotowej sprawie przysługiwałoby pasażerowi odszkodowanie w wysokości wskazanej w lit. c tego artykułu, tj. w wysokości 600 EUR dla wszystkich innych lotów niż określone w lit. a i b tego przepisu. Przy określaniu długości lotu, 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.

Na gruncie niniejszej sprawy decydujące znaczenie ma motyw 14. powyższego rozporządzenia, z którego wynika, iż zobowiązania przewoźników lotniczych powinny być ograniczone lub ich odpowiedzialność wyłączona w przypadku, gdy zdarzenie jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków. Okoliczności te 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.

Zgodnie zaś z motywem 15. za nadzwyczajne okoliczności powinno się uważać sytuację, gdy decyzja kierownictwa lotów w stosunku do danego samolotu spowodowała danego dnia powstanie dużego opóźnienia, przełożenie lotu na następny dzień albo odwołanie jednego lub więcej lotów tego samego samolotu, pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków przez zainteresowanego przewoźnika, by uniknąć tych opóźnień lub odwołań lotów.

Do motywów tych odnosi się art. 5 ust. 3 Rozporządzenia nr 261/2004, z którego wynika, że 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.

Ponadto, jak wynika z Wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 22 grudnia 2008 roku w sprawie o sygnaturze C – 549/07, wolą ustawodawcy wspólnotowego nie było zwolnienie z obowiązku wypłacenia pasażerom odszkodowania z tytułu odwołania lotu w przypadku zaistnienia jakichkolwiek nadzwyczajnych okoliczności, ale wyłącznie takich, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków. Wynika z tego, że – ponieważ nie wszystkie nadzwyczajne okoliczności skutkują zwolnieniem z obowiązku wypłacenia pasażerom odszkodowania – na tym, kto zamierza się na nie powołać, spoczywa ponadto obowiązek wykazania, że okoliczności tych w żadnym razie nie można było uniknąć za pomocą dostosowanych do sytuacji środków, to jest środków, które w chwili wystąpienia nadzwyczajnych okoliczności odpowiadają, między innymi, warunkom technicznie i ekonomicznie możliwym do przyjęcia przez danego przewoźnika lotniczego. Przewoźnik musi zatem dowieść, że w sposób oczywisty nie mógł – bez poświęceń niemożliwych do przyjęcia z punktu widzenia możliwości jego przedsiębiorstwa w tym momencie – uniknąć sytuacji, w której zaistniałe nadzwyczajne okoliczności skutkowały odwołaniem lotu.

Nie można także wykluczyć, że problemy techniczne są następstwem nadzwyczajnych okoliczności, jeżeli ich źródło stanowią zdarzenia, które nie wpisują się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i nie pozwalają mu na skuteczne nad nimi panowanie. Do sądu należy sprawdzenie, czy problemy techniczne, na które powołuje się przewoźnik lotniczy będący stroną postępowania, są następstwem zdarzeń, które nie wpisują się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika i nie pozwalają mu na skuteczne nad nimi panowanie, co oznacza, że nie pozwalają mu na zapobieżenie ich w zwykłym toku czynności związanych z działalnością przewoźnika jako profesjonalnego podmiotu zajmującego się przewozem towarów i osób.

Zgodnie z powyższym i przy ocenie Sądu, postępowanie przewoźnika w zgodzie z dostarczonymi przez producenta silników instrukcjami i dyrektywą (...) było działaniem racjonalnym i uzasadnionym, w tym koniecznym z uwagi na bezpieczeństwo podróżujących pasażerów, natomiast sama wada projektowa stanowiła nadzwyczajną okoliczność,

której pozwana spółka nie mogła w żaden sposób przewidzieć i zapobiec. Co więcej absurdalną sytuacją byłby fakt posiadania zapasowej floty na wypadek każdego z hipotetycznych przypadków prowadzących do odwołania, bądź opóźnienia lotu. Pozwany jako podmiot profesjonalnie zajmujący się branżą lotniczą wykazał, że kluczowym pojęciem w przypadku ujawnienia się wad maszyny jest bezpieczeństwo podróży.

Sąd zważył, że pozwana tj. (...) Spółka Akcyjna z siedzibą w W., wskutek zaistnienia nadzwyczajnych okoliczności, o których mowa w Rozporządzeniu nr 261/2004, prawidłowo wykazała, iż nie ponosi odpowiedzialności za opóźnienie wywołane odwołaniem lotu o numerze rejsu LO 26, wobec czego Sąd orzekł jak w punkcie 1 wyroku.

Zgodnie z art. 1481 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. Sąd ocenił, że materiał dowodowy wynikający z dokumentów załączanych przez strony do pism procesowych jest wystarczający do wydania rozstrzygnięcia, a tym samym przeprowadzenie rozprawy nie jest konieczne.

O kosztach procesu Sąd orzekł w punkcie 2 sentencji wyroku na podstawie art. 98 k.p.c., zgodnie z zasadą, że koszty ponosi strona przegrywająca sprawę i obowiązana jest zwrócić koszty procesu przeciwnikowi na jego żądanie. Powód przegrał proces w całości, z tego względu koszty procesu zostały w całości zasądzone od niego na rzecz pozwanego w wysokości 917zł, na którą to kwotę składało się 900 zł tytułem zwrotu kosztów zastępstwa procesowego, której wysokość ustalono na podstawie § 2 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności adwokackie (Dz. U. z dnia 5 listopada 2015 r.), a także 17zł tytułem zwrotu opłaty skarbowej od pełnomocnictwa.

ZARZĄDZENIE

1. Odpis wyroku wraz z uzasadnieniem proszę doręczyć pełnomocnikowi powoda.