

## UZASADNIENIE

### **Wyroku z dnia 29 stycznia 2021 roku**

Pozwem z dnia 19 czerwca 2019 roku (k. 31) powód M. S. wniósł o zasądzenie od (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. kwoty 600 euro wraz z odsetkami ustawowymi od dnia 21 czerwca 2018 roku do dnia zapłaty tytułem odszkodowania za opóźniony lot, a także o zasądzenie od pozwanej na rzecz powoda zwrotu kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

W uzasadnieniu strona powodowa wskazała, że lot o numerze LO 15 na trasie W.-N. na dzień 21 czerwca 2018 roku, realizowany przez pozwaną spółkę, został opóźniony o więcej niż 3 godziny. Podano, iż dochodzenie od pozwanego odszkodowań za zostało oparte o Rozporządzenie 261/2004. Pozwany został wezwany do zapłaty roszczenia przed wytoczeniem powództwa jednak bezskutecznie.

(pozew k. 3-10)

W odpowiedzi na pozew pozwany wniósł o oddalenie powództwa w całości oraz zasądzenie od powoda na rzecz pozwanego zwrotu kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm prawem przewidzianych. Pozwany przyznał, że rejs nr LO 15 został opóźniony. Wskazał, że przedmiotowy rejs miał być wykonywany samolotem Boeing D.. Samolot ten jest napędzany silnikiem R. R., w którym ujawniona została wada projektowa skutkująca koniecznością dokonywania boroskopii silnika. Problem wadliwości rzeczonych silników ma charakter zewnętrzny, na który pozwana nie miała wpływu. Przewoźnik nie był w stanie przewidzieć, że dostarczone do samolotów Boeing silniki marki R. (...) obciążone zostaną wadą projektową. Ponadto opóźnienie wynikało również z niekorzystnych warunków atmosferycznych na lotnisku w W. tego dnia.

Pozwana podniosła także zarzut przedawnienia, oraz ewentualnie zmiarkowania wysokości odszkodowania, ponieważ opóźnienie wyniosło mniej niż 4 godziny w stosunku do planowanej godziny przylotu.

(odpowiedź na pozew k. 60-62)

Pismem z dnia 7 maja 2020 roku pełnomocnik powódki podtrzymał dotychczasowe stanowisko w sprawie. Pełnomocnik powódki podniósł, iż Dyrektywa (...) została wydana w kwietniu 2018 roku natomiast lot powoda miał się odbyć 21 czerwca 2018.

(pismo k. 106-114)

W toku postępowania stanowisko stron nie uległo zmianie.

### **Sąd Rejonowy ustalił następujący stan faktyczny:**

M. S. zawarł z (...) Spółką Akcyjną z siedzibą w W. usługę przewozu lotniczego w dniu 21 czerwca 2018 roku lotu na trasie W. - N. o nr LO 15.

(bilet i wydruk e-mail k. 13-21)

Lot na trasie W. - N. miał być wykonywany samolotem Boeing 787-900 D. o nr rej. (...). Samolot ten napędzany jest silnikiem R. R. T. 1000, w którym ujawniona została wada projektowa polegająca na pękaniu łopatek. Prawy silnik samolotu został poddany boroskopii w dniu 21 czerwca 2018 roku bezpośrednio po powrocie z poprzedniej trasy. W wyniku badania na prawym silniku stwierdzono ślady erozji i nieznaczne ubytki na łopatkach wirnika sprężarki (...). Samolot przywrócono do eksploatacji po 150 minutach. W chwili, gdy samolot był gotowy do lotu, nad lotniskiem

pojawiła się burza z wyładowaniami i porywistym wiatrem, co na 30 minut sparaliżowało ruch lotniczy. Opóźnienie wyniosło ostatecznie 200 minut.

(dyrektywa (...) k. 69-70v, formularze techniczne k. 71-78v, flight info k. 79, metar k. 80, decyzja (...) k.100-101v, raport k.102-104v, pisemne zeznania świadka k. 131-134)

Pozwana wielokrotnie kontaktowała się z różnymi przewoźnikami w celu wyleasingowania dodatkowych samolotów.

(wydruk korespondencji k. 83-93)

Odległość pomiędzy N. a W. wynosi 6885 km.

(fakt notoryjny)

Wezwaniem do zapłaty datowanym na 12 marca 2019 roku powód wezwał do zapłaty odszkodowania w terminie 7 dni od dnia otrzymania pisma. Pozwany odmówił spełnienia roszczenia.

(wezwanie do zapłaty z potwierdzeniem nadania, wydruk e-mail k. 22-28)

Sam fakt opóźnienia lotu, którego pasażerem miał być powód nie był przedmiotem sporu między stronami. Sporną okoliczność stanowiło wystąpienie nadzwyczajnych okoliczności powodujących odwołanie przedmiotowego lotu.

W zakresie ustalenia przyczyn opóźnienia lotu Sąd oparł się na dołączonych do odpowiedzi na pozew dokumentach. Sąd nie miał wątpliwości co do autentyczności i prawdziwości tych dokumentów, jak również zawartych w nich treści.

Sąd oparł się nadto na zeznaniach T. W., które były logiczne, spójne oraz korelowały z materiałem dowodowym zgromadzonym w aktach sprawy. Świadek będący emerytowanym pilotem posiadał wiedzę odnośnie budowy silników R. R. T. 1000 i w sposób fachowy odniósł się do ich funkcjonalności. Posiadał również wnikliwą wiedzę w zakresie przyczyn odwołania przedmiotowego lotu jak również specyfiki organizacji lotu samolotem typu D. B.-787 oraz możliwości zorganizowania lotu zastępczego.

Świadek T. W. zeznał, że od 2012 roku (...) spółka akcyjna odbierała od firmy (...) – nowe samoloty typu D. B.-787 z nowymi silnikami typu R. R.. Nie wskazywały one na tego typu usterki, które pojawiły się w późniejszym okresie. Od 2018 roku, po 6, a w niektórych wypadkach już po 4 latach eksploatacji silnika zaczęły występować usterki dotyczące pęknięć na łopatkach i w gniazdach mocujących łopatki w sprężarkach silników R. R. T. 1000 wszystkich serii produkcyjnych. Podkreślił, iż każdy z przewoźników posiadał zapasowe silniki na poziomie 10 % - 15 % natomiast podobne usterki, które ujawniły się nagle i masowo, wskazywały na jakiś błąd technologiczny. Liczba takich przypadków była ogromna, stąd nastąpiło wyczerpanie zapasów tak samej (...) spółki akcyjnej, jak i zapasów samego producenta. Podkreślił, że przewoźnik (...) spółka akcyjna dysponował zapasem 20 % silników, przy wymaganej 10%. Świadek wskazał, iż wydany biuletyn i dyrektywa były wiążące dla pozwanej spółki. Przewoźnik nie miał możliwości wyleasingowania innego samolotu w tak krótkim czasie, z uwagi chociażby na konieczność przeszkolenia załogi do pracy w innych warunkach. (pisemne zeznania świadka k. 131-134).

### ***Sąd zważył, co następuje:***

Powództwo nie zasługiwało na uwzględnienie.

Podstawę prawną dochodzonego przez powoda roszczenia 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 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).

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.

Trybunał Sprawiedliwości UE uznał, że artykuły 5, 6 i 7 ww. rozporządzenia 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 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 (wyrok Trybunału w połączonych sprawach C-402/07 i C-432/07, zbiór orzeczeń 2009 I- (...)).

Zgodnie z treścią art. 5 ust. 3 obsługujący przewoźnik lotniczy nie jest zobowiązany do wypłaty rekompensaty przewidzianej w art. 7, jeżeli może dowieść, że odwołanie/opóźnienie jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków.

Jak wskazano w Wytycznych interpretacyjnych dotyczących rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów oraz rozporządzenia Rady (WE) nr 2027/97 w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków lotniczych zmienionego rozporządzeniem (WE) nr 889/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady (2016/C 214/04), podstawową zasadą art. 5 ust. 1 lit. c) jest konieczność wypłaty odszkodowania, jeżeli pasażer nie został poinformowany o odwołaniu z odpowiednim wyprzedzeniem. Jednak nawet wówczas odszkodowania nie trzeba wypłacać, jeżeli przewoźnik może dowieść, zgodnie z art. 5 ust. 3, że odwołanie jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków (zob. pkt 3.2.6. Wytycznych).

W powołanych wyżej Wytycznych interpretacyjnych wskazano też, że w celu uzyskania zwolnienia z obowiązku wypłaty odszkodowania przewoźnik musi jednocześnie wykazać:

- 1) istnienie nadzwyczajnych okoliczności, tj. zdarzenia o charakterze nieprzewidywalnym, zewnętrznym i niemożliwym do uniknięcia, których nie mógł uniknąć, nawet gdyby podjął wszystkie racjonalne środki w tym celu,
- 2) związek między zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności a opóźnieniem lub odwołaniem, oraz
- 3) fakt, że takiego opóźnienia lub odwołania nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków.

Powyższe oznacza, że odwołanie lotu nie rodzi po stronie pasażerów prawa do odszkodowania, jeżeli przewoźnik lotniczy jest w stanie dowieść, że odwołanie 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. Zgodnie z wyrokiem Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości z dnia 22 grudnia 2008 roku w sprawie C -549/07 mającej za przedmiot wnioski o wydanie, na podstawie art. 234 WE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, w postępowaniu F. H. p-ko A. – L. S., jedynie takie problemy techniczne statków powietrznych mogą być następstwem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków, których źródło stanowią zdarzenia, które nie wpisują się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i nie pozwalają mu na skuteczne nad nimi panowanie.

Mając na uwadze całokształt okoliczności niniejszej sprawy należy przytoczyć motyw 14 preambuły do Rozporządzenia nr 261/2004 zgodnie z którym podobnie jak w konwencji montrealskiej, 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 z motywem 15 Preambuły 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 samolotu pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków przez zainteresowanego przewoźnika, by uniknąć tych opóźnień.

Przekładając powyższe regulacje na grunt niniejszej sprawy Sąd stwierdził, że pozwany w należyty sposób wykazał zaistnienie okoliczności egzoneracyjnych z art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004.

Opóźnienie lotu nr LO 15 z 21 czerwca 2018 roku odbyło się z powodu okoliczności wyłączających jego odpowiedzialność odszkodowawczą.

Rejs miał być wykonywany samolotem Boeing 787-900 D.. Samolot ten jest napędzany silnikiem R. R. T. 1000, w którym ujawniona została wada projektowa polegająca na pękaniu łopatek. Wada rzeczonych silników polega na tym, że jeden z elementów silnika – łopatka sprężarki – został wykonany w sposób wadliwy, powodujący pęknięcie tego elementu. W sytuacji, w której element ten zostaje uszkodzony samolot nie może kontynuować lotów i konieczna jest wymiana elementu.

W tym przypadku samolot, który miał wykonać przedmiotowy rejs został wyłączony dnia 21 czerwca 2018 roku chwilowo z eksploatacji (na 150 minut) po dokonanej zgodnie z obowiązującymi procedurami boroskopii. Wyniki inspekcji wykazały erozję i ubytki na łopatkach wirnika sprężarki (...), następnie samolot został warunkowo przywrócony do eksploatacji.

Problem wadliwości rzeczonych silników ma niewątpliwie charakter zewnętrzny, na który pozwana nie miała wpływu. Przewoźnik nie był w stanie przewidzieć, że dostarczone do samolotów Boeing silniki marki R. (...) obciążone zostaną wadą projektową.

W ocenie Sądu postępowanie przewoźnika zgodne z zaleceniami producenta silników uznać należy za racjonalne. Fabrycznej usterki samolotu nie można uznać za typową usterkę, która winna zostać wykryta odpowiednio wcześniej przed przystąpieniem do wykonania lotu przez przewoźnika. Wystąpienie fabrycznej usterki silnika nie należy również traktować jako usterki samolotu powstałej w wyniku eksploatacji samolotu.

Zdarzenie to nie było możliwe do przewidzenia, zagrażało bezpieczeństwu lotu i wystąpiło nagle w trakcie rutynowej eksploatacji samolotu, a nadto podkreślić należy, że zagrażało ono bezpośrednio życiu i zdrowiu podróżujących,

co również przemawia za tym, iż pozwany przewoźnik zachował się słusznie i profesjonalnie stosując się do zaleceń biuletynu i dyrektywy. Przewoźnik lotniczy jako podmiot trudniący się zawodowo przewozem osób w ruchu powietrznym musi brać pod uwagę wszelkie trudności związane z działalnością branży lotniczej.

Trudno przy tym oczekiwać od przewoźnika, żeby jeszcze przed badaniem podejmował czynności w celu zapewnienia odbycia lotu samolotem zastępczym. Nie każde badanie kończyło się bowiem stwierdzeniem usterki silnika. Trudno również oczekiwać od przewoźnika zmiany siatki przelotów w sytuacji, w której przewoźnik nie może z wyprzedzeniem stwierdzić, w których samolotach stwierdzona zostanie usterka. Przy ocenie działania przewoźnika należy bowiem wziąć pod uwagę specyfikę jego działalności, konieczność stworzenia siatki połączeń – zaplanowania lotów przed terminem ich odbycia, konieczność uzyskania odpowiednich decyzji i pozwoleń.

Jednocześnie oceniając postawę przewoźnika, należy wziąć pod uwagę, że problem miał charakter globalny, wada projektowa ujawniła się w samolotach znajdujących się w zasobach wielu przewoźników, co wiązało się z wydłużonym okresem oczekiwania na wymianę/naprawę silnika przez producenta jak również wiązało się z ograniczoną podażą samolotów zastępczych.

Ponadto pozwany wykazał, że opóźnienie lotu wynikało w części z przyczyn technicznych (150 minut) oraz w części z wystąpienia niekorzystnych warunków atmosferycznych nad lotniskiem w W. (50 minut) , co doprowadziło ostatecznie do opóźnienia lotu o 200 minut.

W związku z powyższymi rozważaniami, orzeczono jak w sentencji.

Zgodnie z art. 98 § 1 k.p.c., strona przegrywająca sprawę obowiązana jest zwrócić przeciwnikowi na jego żądanie koszty niezbędne do celowego dochodzenia praw i celowej obrony (koszty procesu). Wobec brzmienia tego przepisu oraz faktu, że strona powodowa przegrała proces, w pkt II. wyroku zasądzono od M. S. na rzecz (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. kwotę 917,00 zł tytułem zwrotu kosztów procesu, w tym kwotę 900,00 zł tytułem kosztów zastępstwa procesowego.

## ZARZĄDZENIE

odpis wyroku wraz z uzasadnieniem doręczyć pełnomocnikowi powoda