

UZASADNIENIE

wyroku z dnia 12 stycznia 2018 r.

S. M. wniósł o zasądzenie od (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W. 400 euro z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia 13 maja 2017 r. do dnia zapłaty. W uzasadnieniu pozwu twierdziła, że na 11 marca 2017 r. na godzinę 16.10 miała zaplanowany lot numer (...) z L. do W.. Lot był opóźniony o 26 godzin.

W dniu 23 czerwca 2017 r. referendarz sądowy w Sądzie Rejonowym dla m. st. Warszawy w Warszawie w sprawie I Nc 3466/17 wydał nakaz zapłaty w postępowaniu upominawczym.

(...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W. wniosła sprzeciw od nakazu zapłaty, zaskarżając go w całości. Zgłosiła zarzuty braku legitymacji czynnej, wyłączenia stosowania rozporządzenia 261/2004 do osób podróżujących bezpłatnie oraz wyłączenia odpowiedzialności ze względu na zaistnienie nadzwyczajnych okoliczności.

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

S. M. zarezerwował w (...) spółce z ograniczoną odpowiedzialnością udział w imprezie turystycznej, elementem której był transport lotniczy na trasie P. - A. w dniu 4 marca 2017 r. (...) i A. - P. w dniu 11 marca 2017 r. (...). S. M. stawiał się do odprawy i był pasażerem lotu (...) w dniu 11 marca 2017 r. Wylot lotu (...) był zaplanowany na godzinę 16.10, a przylot do P. na godzinę 22.05. Wylot loty (...) nastąpił w dniu 12 marca 2017 r. o godzinie 18.47, a przylot do P. w dniu 13 marca 2017 r. o godzinie 2.55. Pismem z dnia 28 kwietnia 2017 r. S. M. wezwał (...) spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością do zapłaty odszkodowania za opóźnienie lotu (...). W piśmie z dnia 29 maja 2017 r. (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością odmówiła wypłaty odszkodowania podnosząc, że opóźnienie lotu (...) było spowodowane ograniczeniem slotowym spowodowanym awarią systemu (...). Opóźnienie to wyniosło 4 godziny i uniemożliwiło wykonanie lotu w wyniku zakończenia czasu pracy załogi. Konieczne okazało się wykonanie tego lotu innym samolotem, niż pierwotnie planowany.

(dowody: potwierdzenie rezerwacji k. 10, karta pok ładowa k. 11, pismo z 28 kwietnia 2017 r. z dowodem nadania k. 7-9v, pismo z 29 maja 2017 r. k. 13-14)

Przed startem lot (...) otrzymał od E. 216 - minutowego slotu. Z tego względu start samolotu był możliwy najwcześniej dopiero o godzinie 19.52. Czas pracy załogi kończył się o godzinie 22.00 w dniu 11 marca 2017 r. Z tego powodu (...) sp. z o.o. podjęła decyzję o przełożeniu rejsu na dzień 12 marca 2017 r. W tym dniu lot (...) otrzymał slotu na godzinę 11.00. Ze względu jednak na wykrycie w samolocie SP- (...) usterki technicznej (...) sp. z o.o. podjęła próbę usunięcia usterki, okazało się jednak, że w najbliższych magazynach brak części potrzebnych do wykonania naprawy. Z tych względów do wykonania lotu (...) została przeznaczona maszyna SP- (...). W związku z silnym wiatrem w dniu 12 marca 2017 r. (...) sp. z o.o. zmuszona była przeplanować połączenie L. - P. - W. na połączenie L. - F. - W. - P., aby wykonać dotankowanie paliwa z uwagi na limitacje wagowe do startu. Maksymalne zatankowanie paliwa na L. konieczne do wykonania rejsu L. - P. nie było możliwe, gdyż przy ówczesnych parametrach wiatru na L. samolot byłby za ciężki do startu.

(dowód: twierdzenia pozwanego niezaprzeczone przez powoda)

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie wyżej powołanych dowodów z dokumentów oraz niezaprzeczonych przez powoda twierdzeń pozwanego.

Sąd zważył, co następuje:

Powództwo okazało się zasadne.

Zgodnie z art. 7 Rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91z dnia 2004-02-11 (Dz.Urz.U.E.L 2004 Nr 46, str. 1): 1. 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 wewnątrzwspólnotowych 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 niż loty określone w lit. a) lub b).

Przy określaniu odległości, podstawą jest ostatni cel lotu, do którego przybycie pasażera nastąpi po czasie planowego przylotu na skutek opóźnienia spowodowanego odmową przyjęcia na pokład lub odwołaniem lotu.

2. Jeżeli pasażerom zaoferowano, zgodnie z art. 8, zmianę planu podróży do ich miejsca docelowego na alternatywny lot, którego czas przylotu nie przekracza planowego czasu przylotu pierwotnie zarezerwowanego lotu

- a) o dwie godziny w przypadku wszystkich lotów o długości do 1 500 kilometrów; lub
- b) o trzy godziny w przypadku wszystkich lotów wewnątrzwspólnotowych dłuższych niż 1 500 kilometrów i wszystkich innych lotów o długości od 1 500 do 3 500 kilometrów; lub
- c) o cztery godziny w przypadku wszystkich innych lotów niż loty określone w lit. a) lub b),

obsługujący przewoźnik lotniczy może pomniejszyć odszkodowanie przewidziane w ust. 1 o 50%.

3. Odszkodowanie określone w ust. 1 jest wypłacane w gotówce, elektronicznym przelewem bankowym, przekazem bankowymi lub czekami bankowymi albo, za pisemną zgodą pasażera, w bonach podróży i/lub w formie innych usług.

4. Odległości podane w ust. 1 i 2 mierzone są metodą trasy po ortodromie.

Obecnie nie budzi wątpliwości pogląd, że w przypadku opóźnienia lotu pasażerom przysługuje odszkodowanie na podstawie art. 7 cytowanego rozporządzenia. Zgodnie z art. 3 ust. 1 i 2 powołanego rozporządzenia: 1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie:

- a) do pasażerów odlatujących z lotniska znajdującego się na terytorium Państwa Członkowskiego, do którego ma zastosowanie Traktat;
- b) do pasażerów odlatujących z lotniska znajdującego się w kraju trzecim i lądujących na lotnisku w Państwie Członkowskim, do którego ma zastosowanie Traktat, chyba że otrzymali oni korzyści lub odszkodowanie oraz udzielono im opieki w tym kraju trzecim, jeżeli przewoźnik lotniczy obsługujący dany lot jest przewoźnikiem wspólnotowym.

2. Ustęp 1 stosuje się pod warunkiem, że pasażerowie:

- a) posiadają potwierdzoną rezerwację na dany lot oraz, z wyjątkiem przypadku odwołania, o którym mowa w art. 5, stawiają się na odprawę pasażerów,

- zgodnie z wymogami i w czasie określonym uprzednio na piśmie (w tym poprzez środki elektroniczne) przez przewoźnika lotniczego, organizatora wycieczek lub autoryzowane biura podróży,

lub, jeżeli czas nie został określony,

- nie później niż 45 minut przed ogłoszoną godziną odlotu; lub

b) bez względu na przyczynę zostali przeniesieni przez przewoźnika lotniczego lub organizatora wycieczek z lotu, na który mieli rezerwacje, na inny lot. Natomiast w myśl art. 5 ust. 3 rozporządzenia 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.

Sąd nie podzielił żadnego z zarzutów podniesionych przez pozwanego. Zarzuty braku legitymacji czynnej oraz wyłączenia stosowania przepisów rozporządzenia 261/2004 nie zasługują na uwzględnienie. Zarzut braku legitymacji czynnej opiera się na niedochowaniu przez pasażera wymogu przepisanego w art. 3 ust. 2 rozporządzenia. W ocenie Sądu przedstawione przez powoda dowody w postaci potwierdzenia rezerwacji imprezy turystycznej obejmującej przedmiotowy lot oraz karty pokładowej z datą 11 marca 2017 r. wystarczająco wykazują prawdziwość twierdzenia powoda, że był pasażerem lotu i stawiał się do odprawy. Biorąc pod rozwagę konstrukcję rozporządzenia Sąd podzielił stanowisko pozwanego, że w tym zakresie ciężar dowodu spoczywa na powodzie. Jednocześnie w ocenie Sądu powód sprostą swoim obowiązkom dowodowym w tym zakresie.

W zakresie zarzutu wyłączenia stosowania rozporządzenia do pasażerów podróżujących bezpłatnie Sąd uznał zarzut ten za niezasadny. Wprawdzie należy uznać, że także w tym przypadku ciężar dowodu spoczywa na powodzie, niemniej jednak materiał dowodowy zaofiarowany przez powoda jest wystarczający do wykazania, że powód podróżował odpłatnie. Potwierdzenie rezerwacji zawiera informację o wysokości odpłatności za imprezę turystyczną. W świetle zasad doświadczenia życiowego oczywiste jest, że przedsiębiorcy będący organizatorami turystyki prowadzą swoją działalność w celu osiągnięcia zysku, zatem co do zasady odpłatnie. Zamieszczenie w potwierdzeniu rezerwacji informacji o wysokości wynagrodzenia organizatora turystyki za imprezę turystyczną oraz udział powódki w locie stanowiącym część tej imprezy stwarza domniemanie faktyczne, że powódka uściła umówione wynagrodzenie, z którego został również sfinansowany koszt transportu lotniczego, czyli wynagrodzenie pozwanego za wynajem organizatorowi turystyki pojemności samolotu. W konsekwencji na pozwanego przechodzi ciężar dowodu co do obalenia tego domniemanie faktycznego. Materiał dowodowy zaofiarowany przez pozwanego nie zawiera dowodów, które mogłyby obalić przedstawione domniemanie faktyczne. Omawiany zarzut należało zatem uznać za chybiony.

Sąd nie podzielił także zarzutu wyłączenia odpowiedzialności pozwanego ze względu na zaistnienie nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków. Jak wynika ze zgromadzonego materiału dowodowego, opóźnienie lotu (...) sięgające 26 godzin powstało nie na skutek jednej przyczyny, lecz zbiegu wielu czynników. Przydzielenie slotu wymuszającego dłuższy postój samolotu na L. nie było czynnikiem jedynym bądź dominującym pod względem siły sprawczej wśród wszystkich czynników powodujących opóźnienie. Równie niebagatelne znaczenia miał wpływ czasu pracy załogi oraz zaistnienie usterki technicznej z nieudaną próbą jej usunięcia mimo przyznanej przez pozwanego możliwości kontynuowania lotu z tą akurat usterką. Odnośnie slotu należy zaznaczyć, że pozwany w istocie nie przedstawił przekonujących dowodów na zaistnienie okoliczności uzasadniających wprowadzenie zmian w organizacji ruchu lotniczego przez E. obejmujących lot (...), czyli awarii systemu kontroli ruchu lotniczego w przestrzeni lotniczej Portugalii oraz następczego zapełnienia przestrzeni lotniczej Hiszpanii i Wysp K.. Przedstawione przez pozwanego dokumenty zostały sporządzone w języku angielskim (k. 41), a ponadto stanowią nieczytelny wydruk komputerowy. W tej sytuacji zobowiązanie pozwanego do złożenia tłumaczenia tego wydruku było niecelowe. Natomiast korespondencja mejlowa, jakkolwiek nie była kwestionowana przez powoda, stanowi dowód jedynie na to, że użytkownicy oznaczonych adresów mejlowych wymieniali komunikaty takiej treści. Z kolei wpływ dopuszczalnego czasu pracy załogi nie może być uznany za okoliczność, o której mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia, albowiem z twierdzeń pozwanego wynika, że nawet w przypadku niezakłóconego przebiegu lotu czas pracy załogi był wyliczony jedynie z pięciominutowym zapasem. Przy takiej organizacji, za którą bez wątpliwości odpowiada pozwany, nawet drobne problemy w trakcie lotu mogą skutkować koniecznością jego przerwania ze względu na wyczerpanie dopuszczalnego czasu pracy załogi samolotu. Należy podzielić stanowisko

powoda, że to na pozwanym spoczywa obowiązek takiego zorganizowania pracy swojego przedsiębiorstwa, aby było możliwe zastąpienie załogi, której czas pracy upłynął, inną załogą. Organizowanie pracy przewozowej w taki sposób, jak w okolicznościach niniejszej sprawy, że czas pracy załogi jest wyliczony jedynie z pomijalnie małym zapasem, stanowi o odpowiedzialności przewoźnika za skutki tego, albowiem jest to element ryzyka organizacyjnego związanego z prowadzeniem działalności gospodarczej. Również podjęcie decyzji o usunięciu usterki technicznej zamiast dopuszczalnego wykonania lotu z tą usterką obciąża pozwanego. Przeciwno pozwanemu przemawia okoliczność, że po przystąpieniu do usuwania usterki, czyli zapewne wyłączeniu samolotu z ruchu i przystąpieniu do demontażu odpowiednich elementów samolotu, okazało się, że w najbliższych magazynach nie ma potrzebnych części zamiennych. W świetle zasad doświadczenia życiowego oraz prakseologii oczywiste jest, że zgromadzenie narzędzi i części zamiennych potrzebnych do naprawy jakiegokolwiek pojazdu, niekoniecznie samolotu, winno poprzedzać rozpoczęcie naprawy. Odwrócenie tej kolejności skutkuje obciążeniem odpowiedzialnością pozwanego, który jako profesjonalista w dziedzinie transportu lotniczego winien postąpić właściwie, czyli najpierw ustalić czy i gdzie są dostępne potrzebne części i dopiero zależnie od wyników tych poszukiwań podjąć decyzję o naprawie albo dozwolonym kontynuowaniu lotu z usterką. Nieprawidłowe postępowanie pozwanego w tym zakresie skutkowało również koniecznością sprowadzenia innego samolotu do wykonania lotu (...), co dodatkowo powiększyło opóźnienie. Później występujące czynniki w postaci złych warunków meteorologicznych, tj. wiatru, wymuszającego start przy niepełnym obciążeniu paliwem, nie miały już wpływu na odpowiedzialność pozwanego, albowiem wystąpiły znacznie po upływie czasu opóźnienia, po którym powstaje prawo pasażerów do odszkodowania. Ubocznie jedynie należy zauważyć, że na te okoliczności pozwany nie przedstawił żadnych dowodów.

Wobec powyższego powództwo należało w całości uwzględnić.

O kosztach procesu Sąd orzekł na podstawie art. 98 § 1 k.p.c. Ponieważ pozwany przegra sprawę w całości, winien zwrócić powódce koszty celowego dochodzenia praw, obejmujące: opłatę sądową od pozwu 30 zł na podstawie art. 28 pkt 1) ustawy z dnia 28 lipca 2005 r. o kosztach sądowych w sprawach cywilnych (Dz.U. z 2016 r. poz. 623), koszty zastępstwa prawnego 900 zł na podstawie § 2 pkt 3) Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości w sprawie opłat za czynności radców prawnych z dnia 22 października 2015 r. (Dz.U. z 2015 r. poz. 1804) oraz opłatę skarbową od pełnomocnictwa 17 zł.

S. P. 1 S.

Zarządzenie: odpis wyroku z uzasadnieniem doręczyć pozwanemu z pouczeniem o apelacji.