

UZASADNIENIE

wyroku z dnia 27 listopada 2020 r.

Pozwem z 8 października 2019 r. (data prezentaty) powód A. S. domagał się zasądzenia od (...) S.A. z siedzibą w W. 600 euro wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie liczonymi od dnia 4 listopada 2018 r. do dnia zapłaty oraz kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego, według norm przepisanych. W uzasadnieniu wskazano, że A. S. przysługuje wierzytelność względem pozwanego na podstawie rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylającego rozporządzenie EWG nr 295/91, z tytułu odwołania 3 listopada 2018 r. lotu na trasie z N. do W. o numerze LO 27, realizowanego przez pozwanego przewoźnika. Wskazano, że pismem z 8 listopada 2018 r. pozwany został wezwany do zapłaty żądanej kwoty. Pomimo wezwania do zapłaty, nie doszło do ugodowego rozwiązania sporu. (pozew – k. 1-4v).

(...) S.A. z siedzibą w W. w odpowiedzi na pozew wniosła o oddalenie powództwa w całości oraz o zasądzenie na swoją rzecz kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych. W uzasadnieniu swojego stanowiska wskazano, że wprawdzie istotnie lot był odwołany, jednak zdarzenie to powstało z przyczyn niezależnych od pozwanego – nadzwyczajnych okoliczności, za które nie ponosi odpowiedzialności. W dalszej części argumentacji pozwany wskazywał, że nadzwyczajną okolicznością była usterka silników producenta R. R., która w przypadku skarżonego lotu zaistniała 22 października 2018 r. tj. prawie dwa tygodnie przed skarżonym lotem. (odpowiedź na pozew k. 30-35).

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

W dniu 3 listopada 2018 r. miał się odbyć lot numer LO 27 na trasie N.-W., wykonywany przez (...) spółkę akcyjną w W.. Lot został odwołany. A. S. miał wykupiony bilet na ten lot i stanął się do odprawy. (okoliczności bezsporne, a ponadto dowody: k. 13-14v).

W związku z opóźnieniem (...) spółka akcyjna z siedzibą w W., dnia 4 listopada 2018 r. została wezwana do zapłaty należnego odszkodowania za opóźniony lot o numerze LO 27 w kwocie 600 euro, pod rygorem skierowania sprawy na drogę postępowania sądowego. (...) spółka akcyjna z siedzibą w W. 8 listopada 2018 r. odmówiła wypłaty odszkodowania (okoliczności bezsporne, dowód: dokumentacja k. 5-9, odpowiedź – k. 10-12).

Lot miał zostać wykonany z użyciem samolotu Boeing 787-800 D. (788) o numerach rejestracyjnych (...). W samolocie był zamontowany silnik R. R. T. 1000. Na kilka miesięcy przed zaplanowanym lotem ujawniono, że w silnikach tego typu występuje wada fabryczna, to jest wadliwość jednego z elementów – łopatek sprężarki. Producent silników wiedząc o wadach fabrycznych, które występują globalnie we wszystkich samolotach z silnikiem tego typu, podejmuje działania naprawcze, natomiast niemożliwym jest użycie do statku powietrznego Boeing 787 D. innego silnika aniżeli silnik R. R. T. 1000. Producent silników w kwietniu 2018 r. poinformował przewoźnika o możliwym występowaniu wady fabrycznej w silnikach R. R. T. 1000, zalecając przeglądy silników we wszystkich samolotach korzystających z tej jednostki napędowej. Dodatkowo określono, że przedmiotowe przeglądy powinny być wykonywane co 300 cykli. (...) spółka akcyjna wykonywała przeglądy częściej niż co 300 cykli, celem zwiększenia poziomu bezpieczeństwa pasażerów. Sam napięty grafik połączeń i niemożność podstawienia rezerwowego samolotu nie stanowi winy bądź zaniedbania przewoźnika, lecz wynika z ekonomicznej organizacji całego rynku lotniczego. Przewoźnik w związku z zaistniałą sytuacją podejmował kroki mające na celu wypożyczenie dodatkowych samolotów, jednak leasing samolotów transatlantyckich jest utrudniony, albowiem na każdą taką umowę wymagana jest zgoda Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Wada konstrukcyjna silników, o której mowa wyżej, nie występowała w każdym silniku R. R. T. 1000, aczkolwiek zgodnie z informacjami producenta silników jej wystąpienie było na tyle prawdopodobne, że konieczne było wykonanie przeglądów wszystkich samolotów, posiadających ten konkretny model silnika. Jeśli

przegląd wykazywał wadę, to celem naprawy silnika konieczne było jego całkowite rozebranie, bo element wadliwy – łopatkę sprężarki – znajduje się w środku silnika. W tym konkretnym wypadku na rynku nie było dostępnych tylu odpowiednich samolotów, ilu potrzebował przewoźnik. Usterkę w silnikach R. R. T. 1000 było tyle, że spowodowało to lawinowe obciążenie ich producenta, który nie był w stanie w odpowiednim czasie – tak aby nie wpływało to na pracę przewoźników, wykorzystujących dane silniki – wyprodukować odpowiedniej liczby nowych silników oraz naprawić już istniejących, a obciążonych wadą fabryczną (okoliczności bezsporne, a nadto: raporty – k. 55-63, flight info – k. 64, dokumentacja k. 71-72, 84, (...) k. 45-46v, Alert RR k. 47-54v, artykuł prasowy k. 67-70, korespondencja e-mail – k. 73-83).

W przypadku lotu numer LO 27 kontrolny przegląd odbył się 22 października 2018 r., tj. na prawie dwa tygodnie przed dniem na który zaplanowano lot tj. 3 listopada 2019 r. Przegląd wykazał, że silnik w samolocie przeznaczonym do wykonania lotu posiada wadę i samolot nie może latać. Przedmiotowa inspekcja techniczna spowodowała odwołanie lotu numer LO 27 (okoliczności bezsporne, nadto dowód: raport – k. 63-64v).

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie wyżej wskazanych dokumentów oraz ich kserokopii złożonych do akt sprawy. Okoliczności stanu faktycznego jako przyznane przez stronę przeciwną, Sąd na podstawie art. 229 k.p.c. i 230 k.p.c. uznał za udowodnione, ponadto znajdują one potwierdzenie w złożonych do akt dokumentach, co do wiarygodności których Sąd nie miał wątpliwości, ponieważ składają się na spójny, logiczny, korelujący ze sobą obraz stanu faktycznego poddany ocenie Sądu w rozpoznawanej sprawie.

Sąd pominął dowód z zeznań świadka T. W., na podstawie art. 2352 § 1 pkt 2 k.p.c., ponieważ miały zostać przeprowadzone na okoliczności, które pozostawały poza przedmiotem sporu.

Sąd zważył, co następuje:

Powództwo podlegało uwzględnieniu niemalże w całości.

Podstawą uwzględnienia powództwa był art. 7 ust. 1 litera c) rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r., ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów (dalej jako: rozporządzenie). Ochrona na podstawie przepisów powołanego rozporządzenia obejmuje nie tylko pasażerów lotów regularnych, ale również pasażerów lotów nieregularnych, w tym także lotów stanowiących część zorganizowanych wycieczek (motyw piąty rozporządzenia). Do celów stosowania prawa do odszkodowania, pasażerów opóźnionych lotów traktuje się jak pasażerów odwołanych lotów (por. Europejski Trybunał Sprawiedliwości w wyroku z dnia 19 listopada 2009 r. w sprawach połączonych C-402/07 i C 432/07).

Pozwany nie kwestionował tego, że powód stawiał się o czasie do odprawy, zresztą te okoliczności wynikały z dokumentów podróży dołączonych do pozwu. Nie kwestionował także samego faktu odwołania lotu. Pozwany podnosił natomiast, że przyczyną odwołania lotu było wystąpienie wady produkcyjnej silnika samolotu, który miał wykonać skarżony lot. Powód nie negował z kolei, że wady silników powoływane przez pozwanego to wady fabryczne. Podnosił natomiast, że powód w sytuacji powzięcia wiadomości o zaistnieniu wady nie podjął wszelkich niezbędnych i racjonalnych środków celem uniknięcia opóźnienia lotu.

Z przedstawionych dowodów wynika, że tak naprawdę bezpośrednią przyczyną opóźnienia była organizacja rozkładu lotów przez pozwanego i zaplanowana przez samego pozwanego data przeglądu technicznego samolotu i przeprowadzenia boroskopii silnika w dniu 22 października 2018 r. Na te wszystkie czynniki pozwany jak najbardziej ma wpływ, a więc skoro spowodowały one odwołanie lotu, to pozwany ponosi z tego tytułu odpowiedzialność względem powoda.

W ocenie Sądu to pozwany odpowiada za sposób organizacji i działania swojego przedsiębiorstwa i to on powinien ponosić konsekwencje i ryzyko organizacji swojego przedsiębiorstwa oraz planowania inspekcji, zwłaszcza w sytuacji gdy przewoźnik z góry wiedział, że inspekcje może wykonywać co kilkadziesiąt cykli, mógł zaplanować ją w takim

czasie, by nie wpływało to na opóźnienie lotu lub w przypadku gdyby inspekcja ujawniła usterkę silnika, dało możliwość odwołania lotu a terminach określonych w art. 5 Rozporządzenia WE.

Oczywiście można także twierdzić, że stosowanie systemu rotacyjnego jest jedynym racjonalnym i rozsądnym sposobem organizacji przedsiębiorstwa lotniczego, stosowanym zresztą powszechnie przez przewoźników. W związku z tym, jeśli nadzwyczajne okoliczności pozostające poza wpływem i kontrolą przewoźnika spowodowały opóźnienie jednego z lotów w rotacji, to przewoźnik powinien zostać zwolniony z odpowiedzialności także za opóźnienie następnych lotów z rotacji. Nawet przy przyjęciu powyższego stanowiska za zasadne, nie mogło ono mieć wpływu na wyrok w niniejszej sprawie. Rzecz bowiem w tym, że odwołanie lotu LO 27, nie było bezpośrednio wywołane nadzwyczajnymi okolicznościami w postaci wady fabrycznej silnika samolotu, a terminem w którym przewoźnik zaplanował przeprowadzić obowiązkowe inspekcje. Sąd nie neguje tego, że wada fabryczna silnika samolotu przeznaczonego do wykonania skarżonego lotu – jest okolicznością pozostającą poza kontrolą i wpływem pozwanego. Natomiast termin i przebieg obowiązkowego przeglądu technicznego zależał już wyłącznie od pozwanego. Jeśli pozwany wyznaczył ten termin na prawie dwa tygodnie przed skarżonym lotem, to powinien ponosić ewentualne konsekwencje opóźnienia bądź odwołania lotu. Pozwany nawet nie podjął próby wykazania, że w wypadku samolotu wykonującego lot LO 27 wykonanie przeglądu w innym – wcześniejszym terminie, niż 22 października 2018 r. było absolutnie niemożliwe, a termin przeglądu był wymuszony przez czynniki niezależne od pozwanego. Przez czynniki niezależne od pozwanego była wymuszona sama konieczność wykonania przeglądu, ale jego termin ustalał już pozwany.

Pozwany już w kwietniu 2018 r. miał informację o możliwości występowania wady fabrycznej w silnikach R. R. T. 1000 i koniecznych przeglądach technicznych samolotów. Między uzyskaniem tej informacji a lotem numer LO 27 minęło pół roku. W tym czasie przewoźnik lotniczy, jako podmiot wysoce wyspecjalizowany w zakresie zagadnień logistycznych oraz znający problematykę planowania siatki połączeń, powinien w ocenie Sądu wypracować mechanizm mający na celu minimalizację następstw przeglądów technicznych. Obowiązkiem przewoźnika było zaplanowanie badań technicznych konkretnych samolotów w takich terminach, aby przeglądy nie wpływały w bezpośredni sposób na terminowość wykonania poszczególnych lotów.

Niezależnie od powyższego, zdaniem Sądu pozwany mając wiedzę o konieczności wykonania licznych badań kontrolnych dużej części swoich samolotów, w sytuacji braku możliwości zagwarantowania dostępu do samolotów zastępczych, powinien rozważyć ograniczenie ilości wykonywanych lotów. Taka decyzja pozwoliłaby na znaczące ograniczenie negatywnego wpływu czynności kontrolnych na terminowość wykonywania lotów. Podjęcie decyzji o pozostawieniu siatki połączeń w niezmienionym kształcie należy postrzegać natomiast w kategoriach ryzyka związanego z prowadzoną działalnością gospodarczą – przewoźnik nie podjął decyzji o zmniejszeniu swoich bieżących wpływów związanych ze sprzedażą biletów lotniczych, ale jednocześnie naraża się on na ryzyko powstania odpowiedzialności odszkodowawczej w myśl przepisów Rozporządzenia 261/2004. Takie ryzyko niewątpliwie obciążać powinno przedsiębiorcę.

Wobec powyższego Sąd przyjął, że lot LO 27 zaplanowany 3 listopada 2018 r. nie uległ odwołaniu bezpośrednio w związku z zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności i w związku z tym przewoźnik lotniczy ponosi odpowiedzialność za odwołanie lotu, opartą na przepisach Rozporządzenia (WE) 261/2004.

O odsetkach Sąd orzekł na podstawie art. 481 § 1 k.c. w zw. z art. 455 k.c. Powód wykazał, że dnia 8 listopada 2018 r. do pozwanego dotarło wezwanie do zapłaty, skoro tego dnia udzielił na nie odpowiedzi. W związku z powyższym zasadnym było zasądzenie odsetek od dnia następnego tj. 9 listopada 2018 r. – dnia, w którym mógł już uczynić zadość żądaniu powoda, do dnia zapłaty, zaś w pozostałym zakresie, dotyczącym roszczenia odsetkowego należało oddalić powództwo.

Wobec powyższego Sąd orzekł jak w punkcie I i II wyroku.

O kosztach procesu Sąd orzekł na podstawie art. 100 zd. 2 k.p.c. odstępując od ich stosunkowego rozdzielenia z uwagi na to, że strona powodowa przegrała sprawę w minimalnej części. Na koszty procesu, które pozwany powinien zwrócić

powodowi, złożyły się: opłata od pozwu w wysokości 200 zł, wynagrodzenie pełnomocnika procesowego w wysokości 900 zł (§ 2 pkt 3 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności adwokackie), opłata skarbową od pełnomocnictwa w wysokości 17 zł. W sumie pozwany powinien zwrócić powodowi kwotę 1117 zł tytułem zwrotu kosztów procesu.

S. P. 1 S.

ZARZĄDZENIE

odpisy wyroku z uzasadnieniem doręczyć pełnomocnikowi pozwanego.

Dnia 11 grudnia 2020 r.