

UZASADNIENIE

wyroku z dnia 3 grudnia 2020 r.

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

B. C. miał zaplanowany na dzień 27 czerwca 2019 r. lot na trasie N. – B. o numerze LO 34, realizowany przez (...) spółkę akcyjną w W.. Lot z N. miał się rozpocząć 27 czerwca 2019 r. o 21:30 czasu (...) (17:30 czasu lokalnego), a przyłot do B. miał nastąpić 28 czerwca 2019 r. o 06:05 czasu (...) (08:05 czasu lokalnego) (okoliczności bezsporne, nadto dowód: potwierdzenie rezerwacji – k. 13-14, karta pokładowa - k. 15, wydruk flight info – k. 45, wydruk rezerwacji- k. 83-83 verte).

Samolot przeznaczony do wykonania lotu numer LO 34 w dniu 27 czerwca 2019 r. pracował w systemie rotacyjnym. Według planu najpierw miał wykonać lot numer LO 33 z B. do N. z godziną startu 9:45 czasu (...) i godziną lądowania 19:30 czasu (...), a następnie lot LO 34 z N. do B. z godziną startu 21:30 czasu (...) i godziną lądowania 06:05 czasu (...). Pierwszy lot z rotacji, to jest LO 33 był opóźniony o 4 godziny i 38 minut, co siłą rzeczy spowodowało opóźnienie lotu LO 34, które wyniosło 4 godziny i 19 minut. Przyczyną opóźnienia lotu LO 33 były częściowo problemy techniczne związane z niewydolnością klimatyzacji w samolocie (2 godziny i 38 minut), ograniczony czas pracy załogi kokpitowej (30 minut) oraz ograniczenia ze strony organów kontroli ruchu lotniczego (1 godzina i 30 minut). Przyczyną opóźnienia lotu LO 34 było natomiast opóźnienie przylotu samolotu z poprzedniego odcinka rotacji (dowód: wydruk flight info – k. 45, wiadomość e-mail – k. 49, wydruk D. O. Report – k. 46-48).

Pismem z dnia 28 sierpnia 2019 r. B. C. wezwał przewoźnika do zapłaty kwoty 600 euro w związku z opóźnieniem lotu LO 34 z dnia 27 czerwca 2019 r. Wezwanie do zapłaty zostało wysłane listem poleconym i zostało doręczone w dniu 2 września 2019 r. (dowód: wezwanie do zapłaty z załącznikiem – k. 17-18, potwierdzenia nadania korespondencji – k. 19, potwierdzenie odbioru – k. 20).

Mierzona po ortodromie odległość między lotniskami w N. i B. wynosi 7016 km (okoliczność bezsporna).

Dowód z opinii biegłego podlegał pominięciu jako zbędny i zmierzający wyłącznie do przedłużenia postępowania. Powód nie kwestionował okoliczności, których ten dowód dotyczył i nie podważał samej treści złożonych przez pozwanego wydruków. Wskazywał jedynie, że okoliczności powoływane przez pozwanego nie dotyczyły bezpośrednio spornego lotu, a poprzednich lotów z rotacji, stąd nie można ich zakwalifikować jako okoliczności nadzwyczajnych w rozumieniu rozporządzenia numer (...). Ocena, czy faktycznie były to okoliczności nadzwyczajne w rozumieniu powołanego aktu prawnego, należy do Sądu i nie wymaga wiedzy specjalnej. Takiej wiedzy wymagałoby niewątpliwie odczytanie wydruków dołączonych do odpowiedzi na pozew, gdyby strona przeciwna je kwestionowała – co w niniejszej sprawie nie miało miejsca. Jeśli chodzi o ustalenie, czy przewoźnik podjął wszelkie możliwe, racjonalne środki celem zminimalizowania nieregularności rejsów, to jej ustalenie nie wymaga wiadomości specjalnych. Pozwany mógł wykazać tę okoliczność za pomocą innych dowodów, chociażby zeznań świadków (pracowników pozwanego). Jeśli chodzi o pozostałe okoliczności, co do których miałyby się wypowiedzieć biegły (czy zgromadzone dowody są wystarczające do wydania opinii, a jeśli nie, to co jeszcze powinien przedstawić pozwany) to wymaga podkreślenia, że formułując taką tezę dowodową pozwany próbował w sposób nieuprawniony przerzucić na biegłego ciężar gromadzenia dowodów. Dowód z opinii biegłego ma służyć ustaleniu okoliczności, których nie da się ustalić bez wiedzy specjalnej. Z całą pewnością natomiast zadaniem biegłego nie jest wskazywanie luk w materiale dowodowym i wskazywanie stronie, jakie dowody powinna przedstawić na swoją obronę. Ciężar dowodzenia spoczywa wyłącznie na stronach. Pozwany jest profesjonalistą, sprawa dotyczy jego działalności, do tego był fachowo reprezentowany w niniejszej sprawie – tym bardziej więc nie ma podstaw, aby Sąd lub biegły wyręczyli go w gromadzeniu dowodów korzystnych z jego punktu widzenia.

Sąd zważył, co następuje:

Powództwo podlegało uwzględnieniu w przeważającej części.

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). 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 (art. 5 ust. 3 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 posiadał potwierdzoną rezerwację na lot i stawił się o czasie do odprawy pasażerskiej. Nie negował także samego faktu opóźnienia lotu oraz długości tego opóźnienia. Podnosił natomiast, że opóźnienie lotu było spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków (art. 5 ust. 3 rozporządzenia).

Pozwany nie udowodnił, aby przyczyną opóźnienia lotu LO 34 było zaistnienie nadzwyczajnych okoliczności. Zgodnie z art. 5 ust. 3 rozporządzenia, ciężar udowodnienia, że odwołanie (opóźnienie) lotu jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków, spoczywa na przewoźniku lotniczym. Z twierdzeń zawartych w sprzeciwie oraz dołączonych do niego dowodów wynika, że przyczyną opóźnienia spornego lotu było późne przybycie samolotu z poprzedniego odcinka rotacji. Oczywiście, wśród informacji o locie LO 33, wykonywanym przez tę samą maszynę, znajdowały się również informacje udowadniające twierdzenia pozwanego. Z informacji o locie LO 33 wynikało bowiem, że przyczyną opóźnienia były między innymi ograniczenia (...). Niemniej jednak w przypadku lotu LO 34 jako przyczynę opóźnienia lotu wskazywano rotację i późne przybycie samolotu z poprzedniego odcinka, natomiast w przypadku LO 33 w pierwszej kolejności jako przyczynę opóźnienia lotu wskazano problemy techniczne samolotu w postaci niewydolności klimatyzacji powstałe w związku z wysoką temperaturą oraz konieczność schłodzenia wnętrza samolotu. Natomiast ograniczenia pogodowe uniemożliwiające odbycie rejsu LO 34 czy też LO 33 nie zostały w niniejszej sprawie udowodnione.

Pozwany w sprzeciwie wskazał wprawdzie, że lot LO 34 jak i LO 33 zostały opóźnione w związku z niekorzystnymi warunkami pogodowymi, niemniej jednak biorąc pod uwagę zgromadzone w sprawie dowody stwierdzić należy, że tego rodzaju okoliczności nie miały miejsca. Z informacji z przedstawionych przez pozwanego, dotyczących lotu LO 34 jednoznacznie wynika, że przyczyną jego opóźnienia było późne przybycie samolotu z poprzedniego odcinka rotacji. Również w odniesieniu do lotu LO 33 nie można uznać, aby wystąpiły ograniczenia pogodowe uniemożliwiające planowe wykonanie lotu. Z korespondencji mailowej przedstawionej przez pozwaną nie wynika, aby główną przyczyną opóźnienia były niekorzystne warunki pogodowe, które uniemożliwiłyby wykonanie lotu, lecz problemy techniczne samolotu związane z niewydolnością klimatyzacji. W toku postępowania, pozwana nie sprecyzowała jakiego rodzaju ograniczenia pogodowe występowały w trakcie wykonywania lotu LO 34.

Zdaniem Sądu nie można również uznać za zasadne twierdzeń pozwanego, aby bezpośrednią przyczyną opóźnienia lotu LO 33 była konieczność udzielenia pomocy medycznej jednemu z pasażerów lotu, skoro sytuacja ta była jedynie następstwem wystąpienia w trakcie wykonywania lotu LO 33 usterki technicznej samolotu powodującej uszkodzenie klimatyzacji. Tego rodzaju problem techniczny niewątpliwie wpisuje się w ramy prowadzonej przez przewoźnika działalności gospodarczej i nie może zostać uznany za zdarzenie nadzwyczajne, pozostające poza zakresem kontroli przewoźnika. Na wskazaną okoliczność pozwana jak najbardziej miała wpływ i mogła jej zapobiec, dokonując zarówno

regularnych i dodatkowych przeglądów klimatyzacji w samolotach, zwłaszcza w sezonie letnim, kiedy występują wysokie temperatury.

Nie ulega wątpliwości, że przewoźnicy lotniczy mają bezwzględny obowiązek stosowania się do poleceń wydawanych przez organy kontroli ruchu lotniczego oraz organy zarządzające danym lotniskiem. Jeśli więc przedmiotowe polecenia w bezpośredni sposób powodują opóźnienie lub odwołanie danego lotu, to jest to okoliczność nadzwyczajna w rozumieniu rozporządzenia 261/2004, zwalniająca przewoźnika z odpowiedzialności względem pasażera. W niniejszej sprawie nie zaistniała jednak taka sytuacja. Restrykcje, na które powoływała się pozwana, bezpośrednio dotknęły lot z tej samej rotacji LO 33 z 27 czerwca 2019 r., poprzedzający sporny lot. Spowodowało to na zasadzie efektu domina nawarstwienie się opóźnień poszczególnych lotów z rotacji i w konsekwencji ponad 4 godzinne opóźnienie lotu LO 34. Ze zgromadzonych dowodów wynika, że tak naprawdę bezpośrednią przyczyną opóźnienia była organizacja rozkładu lotów przez pozwanego, to jest wykonywanie lotów w systemie rotacyjnym. Na te czynniki pozwany jak najbardziej ma wpływ, a więc skoro spowodowały one opóźnienie lotu, to pozwany ponosi z tego tytułu odpowiedzialność względem powoda. Wykonywanie lotów w systemie rotacyjnym jest powszechnym i racjonalnym sposobem organizacji działalności przez przewoźników lotniczych, którzy w ten sposób zapewniają sobie maksymalizację zysków. Oni też powinni ponosić konsekwencje takiego, a nie innego sposobu organizacji działalności. W ocenie Sądu to wyłącznie pozwany odpowiada za sposób organizacji i działania swojego przedsiębiorstwa i to on powinien ponosić konsekwencje i ryzyko stosowania rotacyjnego systemu lotów (opóźnienie lotów w rotacji na zasadzie efektu domina w wypadku opóźnienia jednego z lotów z rotacji).

Niezależnie od powyższego nawet gdyby przyjąć, że w sprawie zaistniały nadzwyczajne okoliczności, to pozwany i tak nie udowodnił, że podjął wszelkie racjonalne środki celem uniknięcia ich skutków (art. 5 ust. 3 rozporządzenia). Pozwany powinien zaplanować siatkę połączeń, w tym połączeń na łączonych trasach w taki sposób, aby nawet w przypadku niewielkiego opóźnienia pierwszego odcinka podróży udało się odbyć lot, będący częścią lotu łączonego. Z okoliczności niniejszej sprawy wynika, że przylot do B. opóźnił się o ponad 4 godziny. Pozwany nawet nie podniósł, nie mówiąc już o wykazaniu, że nie mógł zaplanować siatki połączeń w dniu 27 czerwca 2019 r. w inny sposób i takie jej zaplanowanie, jakie faktycznie miało miejsce, było jedynym racjonalnym i możliwym do realizacji sposobem.

Jeśli chodzi o restrykcje organów kontroli ruchu lotniczego, bezpośrednio dotyczące lotu LO 33, to pozwany nie wykazał, aby wstrzymanie startu samolotu wykonującego lot LO 33 nie było spowodowane zmianą w planie lotu związaną z wystąpieniem awarii technicznej, to jest przyczyną od pozwanego zależną.

Nie ulega wątpliwości, że poszczególne operacje wykonywane w portach lotniczych muszą być ze sobą ściśle zsynchronizowane, co pozwala minimalizować jakiegokolwiek incydenty, które w przypadku ruchu samolotowego mogłyby być tragiczne w skutkach. W związku z tym jednostki kontroli lotów w zakresie konkretnego lotniska układają więc szczegółowy i dokładny plan lądowań i startów. W sytuacji, w której jeden z samolotów nie wykonuje zaplanowanej dla niego operacji zgodnie z planem, musi oczekiwać na kolejną możliwość jej wykonania. W takiej sytuacji nie ulega jednak wątpliwości, że wstrzymanie procedury startowej wynika, co do zasady, ze zdarzenia będącego przyczyną pierwotnego opóźnienia. To na pozwanym ciążył więc dowód wykazania, że opóźnienie lotu LO 33 nie było w żaden sposób związane z innymi przyczynami opóźnienia tego lotu. W ocenie Sądu pozwany nie przedstawił jakiegokolwiek miarodajnego dowodu w tym zakresie; co więcej – powoływał się na opóźnienie lotu LO 33 jako nadzwyczajną okoliczność (konieczność udzielenia pomocy medycznej pasażerce, będąca tak naprawdę skutkiem innej przyczyny opóźnienia), która na zasadzie efektu domina spowodowała opóźnienie lotu LO 34. To z kolei prowadzi do wniosku, że rzeczywistą przyczyną opóźnienia lotu LO 34 był de facto sposób organizacji działalności przez pozwanego, to jest wykonywanie lotów w systemie rotacyjnym – a więc okoliczność, na którą pozwany jak najbardziej ma wpływ. Pozwany nawet nie próbował udowodnić, że do opóźnienia lotu LO 34 doszłoby nawet wówczas, gdyby wcześniejszy lot z rotacji, to jest LO 33, został planowo wykonany. Nie przedstawił również dowodów na to, że o godzinie planowanego rozpoczęcia lotu LO 34 brak było możliwości punktualnego wykonywania zaplanowanych operacji.

Ponadto z korespondencji mailowej i wydruków złożonych przez samego pozwanego wynika, że w samolocie wykonującym lot LO 33 zaistniały problemy techniczne związane z klimatyzacją samolotu powodując jego opóźnienie wynoszące 2 godziny i 38 minut oraz związane z ograniczonym czasem pracy załogi, powodujące dalsze opóźnienie wynoszące kolejne 30 minut (k. 45, 46-47). Brak możliwości dokonania naprawy usterki lub schłodzenia samolotu przed przystąpieniem do jego wykonania lub w przerwie między lotami oraz przekroczenie czasu pracy załogi kokpitowej wynikał z takiego a nie innego ukształtowania planu lotów pozwanej linii lotniczej, a więc wina za pierwotne ponad 3-godzinne opóźnienie lotu LO 33 leżała po stronie przewoźnika. To na pozwanym ciążył więc dowód wykazania, że dalszy 90-minutowy fragment opóźnienia lotu LO 33 wywołany decyzją organu kontroli lotów nie był w żaden sposób związany z wcześniejszymi problemami technicznymi w samolocie mającym wykonać daną operację. W ocenie Sądu pozwany nie przedstawił jakiegokolwiek miarodajnego dowodu w tym zakresie. Pozwany nie wskazywał nawet że opóźnienia związane z decyzjami kontrolerów lotów w dniu 27 czerwca 2019 r. były szczególnie częste i zdezorganizowały nie tylko wskazaną rotację, ale również wiele innych planowych lotów.

Sąd, mając do dyspozycji jedynie wyliczenie opóźnień zaistniałych danego dnia w ramach działalności pozwanego przedsiębiorstwa (k. 46-47) nie był w stanie stwierdzić, że liczba opóźnień wywołanych decyzjami kontrolerów lotów (oznaczenie (...)) była większa niż w inne dni. Ażeby wykazać nadzwyczajną skalę problemu zaistniałego w dniu 27 czerwca 2019 r. niezbędne byłoby zgłoszenie dalszych wniosków dowodowych. W tym zakresie wskazać można było chociażby wniosek o przeprowadzenie dowodu z opinii biegłego z zakresu ruchu lotniczego, który mógłby ustalić, że ilość opóźnień wywołanych decyzjami organów kontroli lotów była tego dnia zdecydowanie większa niż zazwyczaj. Za dowód w tym zakresie mógłby służyć przykładowo wydruk informacji prasowej ukazującej skalę problemu. Z drugiej strony pozwany mógłby złożyć wniosek o przeprowadzenie dowodu mającego na celu wykazanie, że w dniu 27 czerwca 2019 r. na lotnisku w B. duży odsetek lotów został opóźniony w związku z decyzjami organów kontroli. Nie ulega wątpliwości, że decyzja o wstrzymaniu lotu została podjęta jeszcze przed startem i w związku tym informacje o ewentualnych opóźnieniach innych lotów znajdowałyby się niewątpliwie w systemach tego lotniska. Innym sposobem wykazania, że do opóźnienia lotu z uwagi na decyzję kontroli lotów doszłoby nawet, gdyby nie zaistniało opóźnienie spowodowane problemami technicznymi pozwanego, mogłoby być przedstawienie dowodów na to, że o godzinie planowanego rozpoczęcia lotu LO 33, jak i LO 34 brak było możliwości punktualnego wykonywania zaplanowanych operacji. Pozwany jednak takich okoliczności nie powoływał, ani tym bardziej ich nie wykazał.

O odsetkach od należności głównej Sąd orzekł na podstawie art. 481 § 1 i § 2 k.c. w zw. z art. 455 k.c. Roszczenie przysługujące powodowi jest roszczeniem bezterminowym. Powód wezwał pozwanego do zapłaty pismem z 28 sierpnia 2019 r., doręczonym pozwanemu 2 września 2019 r. (k. 17-20). Zgodnie z przepisami ustawy Prawo lotnicze pozwany miał 30 dni na ustosunkowanie się do reklamacji. Termin ten upłynął z dniem 2 października 2019 r. Od dnia następnego, to jest od 3 października 2019 r., pozwany pozostawał w opóźnieniu ze spełnieniem świadczenia i od tej daty powodowi należały się odsetki. Roszczenie odsetkowe za wcześniejszy okres podlegało oddaleniu jako niezasadne.

Wobec powyższego Sąd orzekł jak w punktach 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 powód przegrał sprawę w minimalnej części. Na koszty procesu, które pozwany powinien zwrócić powodowi, złożyły się:

- opłata od pozwu w wysokości 200 zł (art. 13 ust. 1 pkt 3 u.k.s.c.),
- wynagrodzenie pełnomocnika procesowego w wysokości 900 (§ 2 pkt 3 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych),
- opłata skarbową od pełnomocnictwa w wysokości 17 zł.

Na podstawie powołanych przepisów Sąd orzekł jak w punkcie III wyroku.

ZARZĄDZENIE

doręczyć pełnomocnikowi pozwanego odpis wyroku z uzasadnieniem.

Dnia 23 grudnia 2020 r.