

UZASADNIENIE

wyroku z dnia 1 czerwca 2020 r.

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

D. J. miała zaplanowany na dzień 15 grudnia 2018 r. lot łączony na trasie U. – A. – W.. Odcinek z Uralska do A. był oznaczony numerem KC 980, a odcinek z A. do W. – numerem KC (...) ((...)). Lot był realizowany przez (...) spółkę akcyjną w W.. Lot z A. do W. został odwołany (okoliczności bezsporne, nadto dowód: bilet elektroniczny – k. 5).

W dniach 14-15 grudnia 2018 r. samolot, który miał wykonać lot z A. do W., pracował w systemie rotacyjnym. W dniu 14 grudnia 2018 r. samolot miał wykonać lot numer LO 195 na trasie W. – A., który miał rozpocząć się o godzinie 21:50 czasu (...) a zakończyć o godzinie 02:40 czasu (...). Następnie dniu 15 grudnia 2018 r. miał być wykonany lot numer KC (...) ((...)) na trasie A. – W. w godzinach 07:55 czasu (...) 13:20 czasu (...). Lot numer LO 195 zaplanowany na 14 grudnia 2018 r. został odwołany z powodu niekorzystnej pogody, co spowodowało niemożność wykonania lotu numer KC (...) ((...)), zaplanowanego na 15 grudnia 2018 r. (dowód: wydruki flight info – k. 28-29, wydruk daily operation report – k. 31-36).

D. J. pismem z 15 października 2019 r. wezwała (...) spółkę akcyjną w W. do zapłaty odszkodowania w związku z odwołanym lotem w terminie 30 dni od dnia doręczenia wezwania (dowód: wezwanie do zapłaty – k. 6).

Odległość między lotniskami w A. i W., mierzona po ortodromie, wynosi powyżej 1500 kilometrów (okoliczność bezsporna).

Sąd ustalił stan faktyczny na podstawie powołanych wyżej dokumentów, kopii i wydruków. Dowód z opinii biegłego podlegał pominięciu jako zbędny. Powódka nie kwestionowała okoliczności, których ten dowód dotyczył i nie podważała samej treści złożonych przez pozwanego wydruków. Wskazywała jedynie, że okoliczności powoływane przez pozwanego nie dotyczyły bezpośrednio spornego lotu, a poprzedniego lotu 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 sprzeciwu, gdyby strona przeciwna je kwestionowała – co w niniejszej sprawie nie miało miejsca. Na marginesie należy zauważyć, że wydruk określony przez pozwanego jako „depesza M.” ma formę, która w żaden sposób nie pozwala ustalić, kto go sporządził; kto dostarczył dane zawarte w tym wydruku i czy odzwierciedlają one stan faktyczny. Tak naprawdę przedmiotowy wydruk mógł zostać wygenerowany w dowolnym momencie, w tym także na potrzeby niniejszego postępowania. Wobec powyższego nie mógł stanowić miarodajnego dowodu w sprawie, a powoływanie biegłego celem odczytania zawartych w nim danych byłoby o tyle bezprzedmiotowe, że biegły owszem – z pewnością mógłby rozszyfrować jego treść – ale dalej brak byłoby pewności, że sama podstawa sporządzenia opinii stanowiła wiarygodny, obiektywny dowód.

Sąd zważył, co następuje:

Powództwo zasługiwało na uwzględnienie w przeważającej części.

W niniejszej sprawie zaistniały przesłanki do wydania wyroku na posiedzeniu niejawnym (art. 148¹ § 1 k.p.c.). Na zgromadzony materiał dowodowy złożyły się wyłącznie dokumenty, kopie dokumentów i wydruki. Charakter tych środków dowodowych nie wymaga rozpoznania sprawy na rozprawie celem przeprowadzenia postępowania dowodowego. Ponadto ani powódka w pozwie, ani pozwany w sprzeciwie nie żądali przeprowadzenia rozprawy, co także umożliwiło rozpoznanie sprawy na posiedzeniu niejawnym (art. 148¹ § 3 k.p.c. a contrario).

Podstawą uwzględnienia powództwa był art. 7 ust. 1 litera b) 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 powódka posiadała potwierdzoną rezerwację na lot. Nie negował także samego faktu odwołania lotu. Podnosił natomiast, że odwołanie lotu było spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków (art. 5 ust. 3 rozporządzenia). Pozwany powoływał się na pogodę uniemożliwiającą lot i brak zapasowych lotnisk potrasowych, które mogły zostać uznane za odpowiednie w godzinach, w których miał odbyć się sporny lot.

Pozwany nie udowodnił, aby przyczyną odwołania lotu KC (...) ((...)) z dnia 15 grudnia 2018 r. było zaistnienie nadzwyczajnych okoliczności. Zgodnie z art. 5 ust. 3 rozporządzenia ciężar udowodnienia, że odwołanie 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 odwołania spornego lotu było tak naprawdę odwołanie lotu z poprzedniego odcinka rotacji.

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 – spowodowane niekorzystną pogodą czy brakiem możliwości zapewnienia bezpieczeństwa lotu wynikającym z innych przyczyn – 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. Okoliczności na które powoływał się pozwany, bezpośrednio dotknęły lot numer LO 195 zaplanowany na 14 grudnia 2018 r., poprzedzający sporny lot. Spowodowało to na zasadzie efektu domina odwołanie spornego lotu; skoro bowiem samolot przeznaczony do wykonania spornego lotu w dniu 14 grudnia 2018 r. nie przybył do A., to siłą rzeczy wykonanie nim lotu z A. do W. w dniu 15 grudnia 2018 r. było niemożliwe. Ze zgromadzonych dowodów wynika, że tak naprawdę bezpośrednią przyczyną odwołania skarżonego lotu 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 odwołanie lotu, to pozwany ponosi z tego tytułu odpowiedzialność względem powódki. 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 (odwołanie/opóźnienie lotów w rotacji na zasadzie efektu domina w wypadku odwołania/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. Pozwany nawet nie podnosił, nie mówiąc już o wykazaniu, że nie mógł zaplanować siatki połączeń w dniach 14-15

grudnia 2018 r. w inny sposób i takie jej zaplanowanie, jakie faktycznie miało miejsce, było jedynym racjonalnym i możliwym do realizacji sposobem.

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 powódce jest roszczeniem bezterminowym. Pozwany nie przeczył, że powódka przed wszczęciem procesu wezwała go do zapłaty, natomiast powódka nie udowodniła kiedy konkretnie pozwany otrzymał przedsądowe wezwanie do zapłaty. W tej sytuacji Sąd przyjął, że pozwany pozostawał w opóźnieniu ze spełnieniem świadczenia od dnia następnego po dniu doręczenia odpisu pozwu, to jest od dnia 3 marca 2020 r. Od tej daty powódce 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 powódka przegrała sprawę w minimalnej części. Na koszty procesu, które pozwany powinien zwrócić powódce, złożyły się:

- opłata od pozwu w wysokości 200 zł (art. 13 uts. 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 adwokackie),
- opłata skarbową od pełnomocnictwa w wysokości 17 zł.

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

ZARZĄDZENIE

doręczyć odpis wyroku z uzasadnieniem pełnomocnikowi pozwanego.

Dnia 9 lipca 2020 r.