

sygn. akt I C 1402/23

# WYROK

## W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

8 sierpnia 2023 roku

Sąd Rejonowy dla miasta stołecznego Warszawy w W. w I Wydziale Cywilnym w składzie:

Przewodniczący: asesor sądowy M. J.

po rozpoznaniu na rozprawie 27 lipca 2023 roku w W.

przy udziale protokolanta Gabrieli Banaszek

sprawy z powództwa (...) **Spółki Akcyjnej z siedzibą w W.**

przeciwko (...) **Spółce Akcyjnej z siedzibą w W.**

o zapłatę

oddala powództwo;

zasądza od powódki na rzecz pozwanej 917 zł (dziewięćset siedemnaście złotych) z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od uprawomocnienia się wyroku do dnia zapłaty tytułem zwrotu kosztów procesu.

## UZASADNIENIE

Ponieważ wartość przedmiotu sporu nie przekracza 4 000 zł, uzasadnienie sporządzono w skróconej formie stosownie do art. 505<sup>8</sup> § 4 k.p.c., ograniczając je do wyjaśnienia podstawy prawnej z podaniem przepisów prawa.

Powództwo nie zasługiwało na uwzględnienie z uwagi na skuteczne podniesienie przez pozwaną zarzutu z art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004.

Wprawdzie co do zasady za opóźnienie lotu powyżej 3 godzin należy się zryczałtowane odszkodowanie (tak wiążący wyrok (...) w sprawie C-402/07) w wysokości – mając na uwadze długość lotu cedenta powódki – 400 euro (art. 7 ust. 1 lit. b rozporządzenia nr 261/2004), o tyle zgodnie z art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 obsługujący przewoźnik lotniczy nie jest zobowiązany do wypłaty rekompensaty, jeżeli może dowieść, że odwołanie jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków. W ocenie sądu pozwana skutecznie wykazała wszystkie wynikające z ww. przepisu przesłanki, które łącznie zwalniają ją z obowiązku wypłaty zryczałtowanego odszkodowania.

Sąd podziela stanowisko pozwanej, że brak odpowiedzi na reklamację skutkujący fikcją jej uznania przez przewoźnika, nie wyklucza wykazanie w procesie sądowym, że powództwo jest niezasadne, a jedynie skutkuje odwróceniem ciężaru dowodu (tak trafnie na gruncie analogicznie sformułowanych przepisów SN w uchwale III CZP 113/17).

Jeśli chodzi o nadzwyczajne okoliczności, jest to pojęcie niezdefiniowane w rozporządzeniu, natomiast w motywach (14) i (15) wskazano przykładowe nadzwyczajne okoliczności. Jedną z explicite wymienionych w motywie (15) okoliczności nadzwyczajnych jest „sytuacja, 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 lub odwołań lotów”. Chodzi właśnie o tzw. restrykcje (...) tj. nakładane przez służby kontroli ruchu lotniczego.

Ponadto Trybunał Sprawiedliwości UE wiążąco przesądził, że zderzenie samolotu z ptakiem stanowi okoliczność nadzwyczajną w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 (wyrok C-315/15, P. i P.). Konieczne jest w tym miejscu zaakcentowanie, że stosowanie prawa unijnego (a taki charakter ma niewątpliwie rozporządzenie nr 261/2004) różni się zasadniczo od stosowania prawa krajowego. O ile bowiem stosowanie prawa krajowego oparte jest na paradygmacie prawa stanowionego, w świetle którego źródłem prawa są przepisy, a nigdy orzeczenia, które mogą stanowić jedynie opinie, cenne aczkolwiek niewiążące niezależnych sądów, o tyle w przypadku prawa unijnego mamy do czynienia z wyodrębnieniem wykładni tego prawa i powierzeniem jej Trybunałowi Sprawiedliwości Unii Europejskiej z pozostawieniem sądom krajowym stosowania prawa (wyłożonego przez (...)) w okolicznościach faktycznych konkretnej rozpoznawanej sprawy. Istotą bowiem prawa unijnego jest jego jednolity charakter na całym wspólnym rynku. Wszelka polemika z orzeczeniem (...) nie może być skuteczna.

Przenosząc powyższe na grunt niniejszej sprawy, podczas schodzenia do lądowania na poprzednim locie w rotacji (...) tego samego dnia) miało miejsce zderzenie z ptakiem, które już samo w sobie wymaga przeprowadzenia przeglądu, a w tym konkretnym wypadku spowodowało nadto uszkodzenie samolotu (tzw. systemu P.), co wymagało dokonania naprawy, a następnie sprawdzenia szczelności nowozamontowanej części. O 6.15 (...) stwierdzono na podstawie oględzin, że miało miejsce zderzenie z ptakiem, zamówiono mechaników i po 1,5 h przybyli oni na lotnisko C. z bazy pozwanej w M.. Po wymianie części i sprawdzeniu szczelności samolot przywrócono do eksploatacji o 11.05 (...), tak że o 11.20 (...) pozwana mogłaby już rozpocząć lot. Mimo to jednak pozwana nie mogła wykonać lotu, ponieważ z uwagi na ograniczoną pojemność przestrzeni powietrznej służby kontroli ruchu lotniczego nałożyły restrykcje i tzw. slot, ostatecznie zezwalając pozwanej na start dopiero o 12.56 (...) (tzw. (...)). Tym samym wylot lotu (...) (bezpośrednio poprzedzającego lot cedenta powódki) z uwagi na okoliczności nadzwyczajne (konieczność naprawy po zderzeniu z ptakiem oraz decyzje kontroli ruchu lotniczego) wystartował z opóźnieniem 6 godzin 6 minut względem planowanego (podczas lotu opóźnienie zredukowano o 20 minut, lądując z opóźnieniem 5 godzin 46 minut). Lot cedenta powódki (...) również został objęty restrykcjami organów służb ruchu lotniczego (które doprowadziły do zwiększenia opóźnienia), przez co wystartował o 19.52 (...) tj. z opóźnieniem na wylocie 6 godzin 37 minut, podczas lotu redukując opóźnienie, tak że wylądował o 0.48 (...) z opóźnieniem 5 godzin 48 minut. Poza zderzeniem z ptakiem skutkującym koniecznością przeglądu i naprawy samolotu oraz restrykcjami (...) ze strony służb kontroli ruchu lotniczego nie było żadnych dodatkowych przyczyn opóźniających lot.

Pozwana wykazała też, że nie dysponowała samolotem, którym mogła zastąpić uziemiony na skutek zderzenia z ptakiem samolot zaplanowany do wykonania rotacji (k. 111, 200-201, 203). Usprawnienie samolotu po zderzeniu z ptakiem było najbardziej racjonalnym środkiem minimalizującym niedogodności po stronie pasażerów.

Zarzut powódki, jakoby możliwość powołania się na nadzwyczajną okoliczność dotyczyła tylko bezpośrednio poprzedzającego lotu w rotacji jest nieprawidłowe, dokładnie przeciwnie w sposób wiążący dla sądów krajowych orzekł (...) w wyroku C-826/19.

Zarzut powódki, że pozwana jest niewłaściwie zorganizowana, bowiem nie posiada zaplecza technicznego na lotnisku C. również nie zasługiwał na uwzględnienie. Ponieważ bazą pozwanej jest lotnisko w M. (odległość ok. 50 km), gdzie ma mechaników, i skąd dojazd na lotnisko C. jest sprawny (w realiach niniejszej sprawy 1,5 h od zgłoszenia zapotrzebowania do przystąpienia do prac), należy uznać, że pozwana prawidłowo zorganizowała swoje przedsiębiorstwo. Dość wskazać, że również w razie zakontraktowania obsługi zewnętrznej firmy na lotnisku C. konieczne jest oczekiwanie na przybycie mechanika – stąd nieprawdziwe jest twierdzenie pozwanej, że w razie skorzystania z usług miejscowych mechaników opóźnienie skróciłoby się o 1,5 h – wielokrotnie czas oczekiwania na nich jest zbliżony albo nawet przekracza 1,5 h. Co więcej, wobec konieczności dokonania naprawy samolotu (a nie wyłącznie przeglądu po zderzeniu z ptakiem), należy uznać, że skorzystanie z własnych mechaników, którzy niezwłocznie pojawili się przy samolocie (krótki czas oczekiwania), było w pełni uzasadnione.

Ponadto nie zasługiwał na uwzględnienie zarzut powódki, że samolot pozwanej po zderzeniu z ptakiem nie uległ uszkodzeniu. Powódka powołuje się na raport sporządzony przez kapitana (na podstawie pobieżnych oględzin – k.

105-108) zamiast na raport inżynierów sporządzony po gruntownym badaniu samolotu oraz dokumentację naprawczą (k. 57-58, 63-64, 66-67). Co więcej, nie sposób uznać, że pozwana naprawiała sprawny samolot.

Nie zasługiwał też na uwzględnienie zarzut powódki dot. stosowania przez pozwaną systemu rotacyjnego. Trybunał Sprawiedliwości UE wiążąco dla wszystkich sądów państw członkowskich przesądził, że w ramach wyważenia interesów przewoźników i pasażerów, ci pierwsi mają prawo stosować rotacyjny system wykorzystania samolotów, tym samym stosować przerwy między lotami w rotacji w wymiarze umożliwiającym obsługę samolotu przy nienastąpieniu nadzwyczajnych okoliczności, natomiast gdy takie nastąpią, mają prawo na te nadzwyczajne okoliczności się powołać, zwalniając się z odpowiedzialności za opóźnienie (C-74/19, C-826/19). Powódka przytacza orzecznictwo sądów krajowych (polskich, niemieckich) sprzed ww. wiążących wyroków (...), ewentualnie ich nieuwzględniające.

Nie zasługiwał też na uwzględnienie zarzut powódki, że pozwana nie wykazała nałożenia na jej loty restrykcji ze strony służb kontroli ruchu lotniczego, skoro pozwana złożyła tzw. operational logi pochodzące bezpośrednio od E., z których jasno wynika, że opóźnienia depeşami DLA ograniczone były do czasu usprawnienia samolotu po zderzeniu z ptakiem, a wszelkie dalsze opóźnienia wynikały już z decyzji kontrolerów lotniczych (k. 110-110v, 123-198).

Ponadto nie zasługiwał na uwzględnienie zarzut powódki, że pozwana złożyła nowy plan lotu zamiast ciągle opóźniać pierwotny. Brak podstaw do uznania, że wygenerowało to większe opóźnienie.

Bez znaczenia był też podnoszona przez powódkę kwestia, czy zderzenie z ptakiem miało miejsce w powietrzu czy na ziemi.

Na koniec zaakcentowania wymaga, że potencjalne uznanie, że pozwanej przypisać można jakąś część opóźnienia, nie skutkowałoby odpowiedzialnością pozwanej do czasu, aż pozwana mogłaby zgodnie ze wskazaniami (...) zawartymi w wyroku C-315/15 odliczyć tzw. „niezawinione” przyczyny opóźnienia w wymiarze skutkującym zmniejszeniem opóźnienia, za które ponosi odpowiedzialność, poniżej 3 godzin. Na gruncie niniejszej sprawy oznacza to, że trzeba by dojść do wniosku, że z opóźnienia w przylocie rejsu cedenta powódki 5 godzin 48 minut aż 3 godziny można przypisać pozwanej, a więc że nawet 2 godziny 48 minut opóźnienia nie są skutkiem nadzwyczajnych okoliczności w postaci zderzenia samolotu w ptakiem skutkującym koniecznością przeglądu i naprawy oraz restrykcji (...). Taki wniosek byłby w oczywisty sposób sprzeczny z zaprezentowanym przez pozwaną bogatym i wiarygodnym materiałem dowodowym.

O kosztach procesu Sąd orzekł w myśl zasady odpowiedzialności za wynik sprawy na podstawie art. 98 § 1 i 3 k.p.c. Powódka jako przygrywająca obowiązana jest zwrócić pozwanej koszty celowej obrony, na które złożyły się: opłata skarbową od złożenia dokumentu pełnomocnictwa (17 zł) oraz wynagrodzenie pełnomocnika (900 zł zgodnie z § 2 pkt 3 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych).

### **Zarządzenia:**

- urlop referenta od 21.08.2023 r. do 11.09.2023 r.;

- odpis wyroku z uzasadnieniem doręczyć pełnomocnikowi powódki adw. P. G. oraz pełnomocnikowi pozwanej r. pr. M. W. przez umieszczenie w portalu informacyjnym.

W., 21 września 2023 roku asesor sądowy M. J.