

UZASADNIENIE

W dniu 6 listopada 2019 roku (data prezentaty) do Sądu Rejonowego dla m. st. Warszawy w Warszawie II Wydziału Cywilnego wpłynął opłacony, sporządzony na urzędowym formularzu pozew B. P. przeciwko (...) Spółce Akcyjnej z siedzibą w W. o zapłatę kwoty 600 euro wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia 5 stycznia 2019 roku do dnia zapłaty. Złożony został również wniosek o zasądzenie na rzecz strony powodowej od pozwanej kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego, według norm przepisanych (k. 1 – 2 – pozew).

Jak wynika z uzasadnienia pozwu, powódka kupiła bilet na lot o numerze rejsu LO 46 z lotniska (...) w Kanadzie do L. F. C. w Polsce, który miał odbyć się w dniu 5 stycznia 2019 roku i zostać zrealizowany przez pozwaną spółkę, będącą na tej trasie przewoźnikiem. Powódka miała prawidłowo dokonać odprawy oraz stawić się w wyznaczonym czasie na lotnisku.

Wskutek nieprawidłowości, które zaszły po stronie pozwanej spółki, powódka dotarła do miejsca docelowego z ponad 3-godzinnym opóźnieniem (k. 2 – 4 – uzasadnienie pozwu).

W dniu 2 marca 2020 roku (data pisma) pozwana spółka wniosła w przepisany termin odpowiedź na pozew, wnosząc o oddalenie powództwa w całości oraz zasądzenia na jej rzecz od strony powodowej kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych (k. 34 – 34v – odpowiedź na pozew).

W uzasadnieniu odpowiedzi na pozew, pozwana wskazuje, że B. P. nie przysługuje legitymacja czynna w niniejszym postępowaniu, gdyż przelała ona swoje prawa do żądania odszkodowania na inny podmiot w drodze umowy cesji wierzytelności. Spółka przyznała, że rejs lotniczy o numerze LO 46 z dnia 5 stycznia 2019 roku został odwołany, ale wpływ na to miały nadzwyczajne okoliczności, którym przewoźnik nie był w stanie się przeciwstawić.

Okolicznością tą była wada projektowa silników R. R. T. 1000, która mogła doprowadzić do pęknięcia łopatek (...) drugiego stopnia sprężarki średniego stopnia. Wada ta uniemożliwiała wykonywanie lotów do momentu wymiany wadliwych części – jak z kolei wynika z dyrektywy Agencji Unii Europejskiej ds. (...) Lotniczego oraz biuletynu wysłanego do przewoźników lotniczych, którzy wykorzystują samoloty wyposażone w takie silniki, wada projektowa powoduje szereg ograniczeń w wykorzystywaniu samolotów D., którym, między innymi, miał być wykonywany lot powódki. Przewoźnik, chcąc zapewnić bezpieczeństwo pasażerom i wykorzystywania swoich maszyn, zdecydował o uziemieniu samolotu SP – (...). Problem, z którym musiała zmierzyć się pozwana, miał charakter zewnętrzny; nie miała ona na niego żadnego wpływu. Nie mogła wyczerperować dodatkowych lotów ani posiadać kilku samolotów na wypadek zaistnienia tego typu zjawisk, gdyż doprowadziłyby to do braku płynności finansowej spółki.

Producent silników nie mógł natychmiast wymienić wszystkich wadliwych elementów u każdego przewoźnika, gdyż nie wystarczyłoby mu na to zasobów oraz byłoby to ponad jego możliwości produkcyjne. Pozwana zmuszona była oczekiwać na naprawę kilka miesięcy – samolot został przywrócony do służby dopiero 3 października 2019 roku (k. 34v – 35 – uzasadnienie odpowiedzi na pozew).

W piśmie z dnia 24 marca 2020 roku (data pisma), pełnomocniczka powódki podniosła, że jakkolwiek roszczenie faktycznie zostało zbyte na rzecz spółki (...) LTD przez powódkę, to w drodze aneksu do umowy cesji roszczenie na powrót przeszło na B. P.. Strona powodowa zwraca także uwagę na fakt, iż alert od producenta silników, obejmujący dyrektywę (...) i biuletyn, został wydany 13 kwietnia 2018 roku natomiast lot miał odbyć się w listopadzie 2019 roku – pozwana miała zatem ponad rok na dostosowanie się do sytuacji; mogła tak zorganizować pracę swojego przedsiębiorstwa, aby nie występowały opóźnienia lotów (k. 81 – 90 – uzasadnienie odpowiedzi na pozew).

W toku postępowania strony pozostawały na pierwotnie zajętych przez siebie stanowiskach w sprawie.

Sąd ustalił, co następuje:

B. P. zawarła w dniu 2 października 2018 roku umowę przewozu z (...) Spółką Akcyjną z siedzibą w W. umowę przewozu lotniczego w dniach 21 grudnia 2018 roku i z 5 na 6 stycznia 2019 roku. Powódka posiadała potwierdzoną rezerwację na lot oraz prawidłowo stawiała się do odprawy na lotnisku o wyznaczonej przez przewoźnika lotniczego godzinie. Lot nie odbył się, ponieważ został odwołany, a B. P. ostatecznie dotarła do miejsca docelowego z ponad 3-godzinnym opóźnieniem.

(bezsporne, ponadto dowody: k. 7 – 8 – rezerwacja lotu; k. 9 – karta pokładowa; k. 55 – informacja o odwołaniu lotu).

Powódka złożyła reklamację na przedmiotowy rejs lotniczy do pozwanego przewoźnika, który jednak w dniu 4 czerwca 2019 roku odmówił uwzględnienia reklamacji i wypłacenia zryczałtowanego odszkodowania.

(bezsporne, ponadto dowód: k. 10 – korespondencja mailowa)

Samolot, którym miał być wykonywany rejs lotniczy, wyposażony był w silniki R. R. T. 1000, które posiadały wadę projektową stwarzającą zagrożenie dla bezpieczeństwa pasażerów oraz samego wykorzystywania maszyn Boeing 787 D.. Wobec tego, w dniu 12 czerwca 2018 roku wydana została przez (...) dyrektywa w tym przedmiocie, nakazująca wykonywanie boroskopii i wyłączenie z użytku samolotów, w których silnikach zostaną dostrzeżone pęknięcia łopatek (...).

W dniu 13 kwietnia 2018 roku R. R. wydał skierowany do przewoźników lotniczych biuletyn, w którym zalecał przeprowadzenie badań technicznych silników T. 1000, w samolotach w nie wyposażonych, które odbyły ponad 300 rejsów lotniczych i wyłączenie z użytku tych maszyn, w których przypadku dostrzeżono uszkodzenia.

(bezsporne, ponadto dowody: k. 43 – 44v – dyrektywa (...); k. 45 – 52 – biuletyn R. R.)

Wobec dostrzeżenia takiej wady i jej skutków w samolocie, którym miał być wykonywany lot o numerze LO 46, doszło do opóźnienia w wyniku wyłączenia tego samolotu z użytku aż do dnia 3 października 2019 roku.

(bezsporne, ponadto dowody: k. 56 – 57v – raport z boroskopii; k. 58 – 58v – formularz techniczny Urzędu Lotnictwa Cywilnego)

W dniu 5 stycznia 2019 roku zawarta została pomiędzy B. P. a (...) LTD z siedzibą w H. Kongu umowa cesji, w której powódka zrzekła się na rzecz spółki swojej wierzytelności obejmującej roszczenie o wypłacenie zryczałtowanego odszkodowania za opóźniony lub odwołany lot. Następnie, 10 kwietnia 2019 roku, strony podpisały aneks do tej umowy, zgodnie z którym roszczenie wróciło do B. P..

(dowody: k. 53 – 54 – umowa cesji; k. 114 – aneks do umowy cesji)

Odległość między lotniskami w niniejszym postępowaniu, liczona po ortodromie, wynosi ponad 3500 kilometrów.

(fakt notoryjny)

Powyzszy stan faktyczny został ustalony przez Sąd na podstawie dokumentów, które strony załączały do akt sprawy, a których forma i treść nie wzbudziły wątpliwości, jak też zostały ocenione jako przydatne do zrekonstruowania przejrzystego i pełnego obrazu sprawy.

Okoliczności bezsporne ustalono w oparciu o art. 229 k.p.c. w zw. z art. 230 k.p.c., zgodnie z którymi nie wymagają dowodu fakty przyznane w toku postępowania przez stronę przeciwną, jeżeli przyznanie nie budzi wątpliwości; natomiast gdy strona nie wypowie się co do twierdzeń strony przeciwnej o faktach, sąd, mając na uwadze wyniki całej rozprawy, może fakty te uznać za przyznane.

Sąd zważył, co następuje:

Powództwo nie zasługiwało na uwzględnienie, należało je oddalić.

W pierwszej kolejności należy wskazać, że nie ma racji pozwana, że powódce nie przysługiwała w niniejszym postępowaniu legitymacja czynna. Jak wynika z dokumentów stanowiących umowę przelewu wierzytelności oraz aneksu do niej, doszło po prostu do dwukrotnej cesji – najpierw na rzecz (...) LTD z siedzibą w H. Kongu a potem z powrotem na rzecz powódki; nie doszło przy tym w żaden sposób do naruszenia art. 509 § 1 k.c., z którego wynika, że wierzyciel może bez zgody dłużnika przenieść wierzytelność na osobę trzecią (przelew), chyba że sprzeciwiałoby się to ustawie, zastrzeżeniu umownemu albo właściwości zobowiązania – co na gruncie zawisłej przed tutejszym Sądem sprawy nie miało miejsca.

Podstawą prawną roszczenia powódki jest Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 roku, ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylające Rozporządzenie (EWG) nr 295/91 [dalej jako: „Rozporządzenie nr 261/2004”].

Jak wynika z art. 5 ust. 1 lit. c Rozporządzenia, pasażerowie w przypadku odwołania lotu, których ich dotyczy, mają prawo do odszkodowania od przewoźnika lotniczego, zgodnie z art. 7, chyba że:

- i) zostali poinformowani o odwołaniu co najmniej dwa tygodnie przed planowanym czasem odlotu; lub
 - ii) zostali poinformowani o odwołaniu w okresie od dwóch tygodni do siedmiu dni przed planowanym czasem odlotu i zaoferowano im zmianę planu podróży, umożliwiającą im wylot najpóźniej dwie godziny przed planowanym czasem odlotu i dotarcie do ich miejsca docelowego najwyżej cztery godziny po planowanym czasie przylotu; lub
- (...) zostali poinformowani o odwołaniu w okresie krótszym niż siedem dni przed planowanym czasem odlotu i zaoferowano im zmianę planu podróży, umożliwiającą im wylot nie więcej niż godzinę przed planowanym czasem odlotu i dotarcie do ich miejsca docelowego najwyżej dwie godziny po planowanym czasie przylotu.

Art. 7 ust. 1 Rozporządzenia nr 261/2004 wskazuje, że pasażerom opóźnionego lub odwołanego lotu przysługuje zryczałtowane odszkodowanie uzależnione od długości lotu. W przedmiotowej sprawie przysługiwałoby pasażerce odszkodowanie w wysokości wskazanej w lit. c tego artykułu, czyli w wysokości 600 EUR dla wszystkich innych lotów niż określone w lit. a i b tego przepisu. Przy określaniu długości lotu, podstawą jest ostatni cel lotu, do którego przybycie pasażera nastąpi po czasie planowanego przylotu na skutek opóźnienia spowodowanego odmową przyjęcia na pokład lub odwołaniem lotu.

Na gruncie niniejszej sprawy decydujące znaczenie ma motyw 14. cytowanego rozporządzenia, z którego wynika, że zobowiązania przewoźników lotniczych powinny być ograniczone lub ich odpowiedzialność wyłączona w przypadku, gdy zdarzenie jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków. Okoliczności te mogą, w szczególności, zaistnieć w przypadku destabilizacji politycznej, warunków meteorologicznych uniemożliwiających dany lot, zagrożenia bezpieczeństwa, nieoczekiwanych wad mogących wpłynąć na bezpieczeństwo lotu oraz strajków mających wpływ na działalność przewoźnika.

Zgodnie zaś z motywem 15. za nadzwyczajne okoliczności powinno się uważać sytuację, 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 samego samolotu, pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków przez zainteresowanego przewoźnika, by uniknąć tych opóźnień lub odwołań lotów.

Do motywów tych odnosi się art. 5 ust. 3 Rozporządzenia nr 261/2004, z którego wynika, że 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.

Co więcej, jak wynika z Wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 22 grudnia 2008 roku w sprawie o sygnaturze C – 549/07, wolą ustawodawcy wspólnotowego nie było zwolnienie z obowiązku wypłacenia pasażerom odszkodowania z tytułu odwołania lotu w przypadku zaistnienia jakichkolwiek nadzwyczajnych okoliczności, ale wyłącznie takich, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków. Wynika z tego, że – ponieważ nie wszystkie nadzwyczajne okoliczności skutkują zwolnieniem z obowiązku wypłacenia pasażerom odszkodowania – na tym, kto zamierza się na nie powołać, spoczywa ponadto obowiązek wykazania, że okoliczności tych w żadnym razie nie można było uniknąć za pomocą dostosowanych do sytuacji środków, to jest środków, które w chwili wystąpienia nadzwyczajnych okoliczności odpowiadają, między innymi, warunkom technicznie i ekonomicznie możliwym do przyjęcia przez danego przewoźnika lotniczego. Przewoźnik musi zatem dowieść, że w sposób oczywisty nie mógł – bez poświęceń niemożliwych do przyjęcia z punktu widzenia możliwości jego przedsiębiorstwa w tym momencie – uniknąć sytuacji, w której zaistniałe nadzwyczajne okoliczności skutkowały odwołaniem lotu.

Nie można także wykluczyć, że problemy techniczne są następstwem nadzwyczajnych okoliczności, jeżeli ich źródło stanowią zdarzenia, które nie wpisują się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i nie pozwalają mu na skuteczne nad nimi panowanie. Taka sytuacja miałaby miejsce, na przykład, w przypadku ujawnienia przez konstruktora maszyn stanowiących flotę danego przewoźnika powietrznego lub przez właściwy organ, że maszyny te, będące już w użyciu, zawierają ukrytą wadę produkcyjną zagrażającą bezpieczeństwu lotów. Podobnie byłoby w odniesieniu do uszkodzeń statków powietrznych w wyniku aktów terroryzmu lub sabotażu. Do sądu krajowego należy zatem sprawdzenie, czy problemy techniczne, na które powołuje się przewoźnik lotniczy będący stroną postępowania, są następstwem zdarzeń, które nie wpisują się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika i nie pozwalają mu na skuteczne nad nimi panowanie.

W ocenie Sądu, postępowanie przewoźnika w zgodzie z dostarczonymi przez producenta silników instrukcjami i dyrektywą (...) było działaniem racjonalnym i uzasadnionym, natomiast sama wada projektowa stanowiła nadzwyczajną okoliczność, której pozwana spółka nie mogła w żaden sposób przewidzieć; usterka zagrażała ponadto bezpieczeństwu lotów oraz uwydatniła się w trakcie normalnej eksploatacji samolotu.

Sąd zważył, że (...) Spółka Akcyjna z siedzibą w W., wskutek zaistnienia nadzwyczajnych okoliczności, o których mowa w Rozporządzeniu nr 261/2004, prawidłowo wykazała, iż nie ponosi odpowiedzialności za opóźnienie wywołane odwołaniem lotu o numerze rejsu LO 46, wobec czego orzeczono jak w pkt I. wyroku.

Zgodnie z art. 98 § 1 k.p.c., strona przegrywająca sprawę obowiązana jest zwrócić przeciwnikowi na jego żądanie koszty niezbędne do celowego dochodzenia praw i celowej obrony (koszty procesu). Wobec brzmienia tego przepisu oraz faktu, że strona powoda przegrała proces, w pkt II. wyroku zasądzono od B. P. na rzecz (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. kwotę 917,00 zł (dziewięciuset siedemnastu złotych) tytułem zwrotu kosztów procesu, w tym kwotę 900,00 (dziewięciuset złotych) zł tytułem kosztów zastępstwa procesowego.

Jak wynika z art. 1481 § 1 k.p.c., sąd może rozpoznać sprawę na posiedzeniu niejawnym, gdy pozwany uznał powództwo lub gdy po złożeniu przez strony pism procesowych i dokumentów, w tym również po wniesieniu zarzutów lub sprzeciwu od nakazu zapłaty albo sprzeciwu od wyroku zaocznego, sąd uzna – mając na względzie całokształt przytoczonych twierdzeń i zgłoszonych wniosków dowodowych – że przeprowadzenie rozprawy nie jest konieczne. Sąd ocenił, że materiał dowodowy wynikający z dokumentów załączanych przez strony do pism procesowych jest wystarczający do wydania rozstrzygnięcia, a tym samym przeprowadzenie rozprawy nie jest konieczne.

W związku z powyższymi rozważaniami, orzeczono jak w sentencji.

ZARZĄDZENIE

1. Odpis wyroku wraz z uzasadnieniem proszę doręczyć pełnomocnicze powódki.