

UZASADNIENIE

Powodowie K. T. oraz M. K. domagali się zasądzenia od pozwanego (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. kwot po 250 euro wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie, od dnia 24 lipca 2019 r. do dnia zapłaty, a także kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego, według norm przepisanych.

W uzasadnieniu pozwu powodowie wskazali, że w dniu 23 lipca 2019 r. mieli zaplanowany lot na trasie z portu lotniczego w K. do portu lotniczego w T., połączeniem realizowanym przez pozwanego. Lot ten uległ opóźnieniu wynoszącemu ponad 3 godziny (pozew k. 2-3).

W odpowiedzi na pozew pozwany (...) Spółka Akcyjna z siedzibą w W. wniósł o oddalenie powództwa w całości oraz o zasądzenie na swoją rzecz kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego, według norm przepisanych.

Pozwany wskazał, że nie jest zobowiązany do zapłaty odszkodowania, bowiem opóźnienie wynikało z nadzwyczajnych okoliczności. Podał, że rejs na trasie K.-T. uległ opóźnieniu z uwagi na zderzenie samolotu wykonującego rejs z ptakiem, które spowodowało konieczność zawrócenia samolotu i wykonania przeglądu specjalnego (odpowiedź na pozew k. 23-25).

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

Powodowie K. T. oraz M. K. mieli zaplanowany na dzień 23 lipca 2019 r., lot nr (...), na trasie z portu lotniczego w K., do portu lotniczego w T., realizowany przez pozwanego przewoźnika (...) Spółkę Akcyjną z siedzibą w W. (okoliczności bezsporne, ponadto dowody: karty pokładowe k.7-8).

Planowy czas odlotu to godzina 02.30 (...), a faktycznie nastąpiło to o godz. 07.45 (...). Planowy czas przylotu to godzina 04.25 (...), a faktycznie nastąpiło to o godz. 09.21 (...). Lot uległ opóźnieniu w wymiarze 2 i 50 minut z przyczyn obciążających pozwanego. Ponadto, samolot wykonujący lot o nr (...), po starcie, zderzył się z ptakiem, co skutkowało koniecznością powrotu na lotnisko w K., celem wykonania niezbędnego przeglądu specjalnego. Spowodowało to dalsze opóźnienie w wymiarze 02 i 25 minut (dowody: raport techniczny k. 31, flight info k. 32, dzienny raport operacyjny k.33-35)

Powyższy stan faktyczny, Sąd ustalił na podstawie dokumentów zgromadzonych w aktach sprawy oraz twierdzeń stron przyznanych wprost i niezaprzeczonych przez stronę przeciwną, na podstawie art. 229 k.p.c. i 230 k.p.c.

Sąd pominął dowody wskazane w pozwie jako mające wykazać fakty bezsporne. Pozwany nie kwestionował opóźnienia lotu ani faktu udziału w nim powodów.

Sąd pominął również wniosek o dopuszczenie dowodu z opinii biegłego z zakresu lotnictwa, ponieważ dowód ten miał zostać przeprowadzony celem wykazania okoliczności bezspornych. Strona powodowa nie kwestionowała bowiem, że w trakcie lotu doszło do zderzenia samolotu z ptakiem.

Sąd zważył, co następuje:

Powództwo zasługiwało na uwzględnienie.

Podstawę prawną dochodzonego przez powodów żądania stanowiły przepisy Rozporządzenia (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 (Dz. U. UE L z dnia 17 lutego 2004 r.).

Zgodnie z art. 5 ust. 1 powołanego rozporządzenia w przypadku odwołania lotu, pasażerowie, których to odwołanie dotyczy:

- a) otrzymują pomoc od obsługującego przewoźnika lotniczego, zgodnie z art. 8;
 - b) otrzymują pomoc od obsługującego przewoźnika lotniczego, zgodnie z art. 9 ust. 1 lit. a) i art. 9 ust. 2, jak również, w przypadku zmiany trasy, gdy racjonalnie spodziewany czas startu nowego lotu ma nastąpić co najmniej jeden dzień po planowym starcie odwołanego lotu, pomoc określoną w art. 9 ust. 1 lit. b) i c);
 - c) mają prawo do odszkodowania od obsługującego przewoźnika lotniczego, zgodnie z art. 7, chyba że:
 - i) zostali poinformowani o odwołaniu co najmniej dwa tygodnie przed planowym czasem odlotu; lub
 - ii) zostali poinformowani o odwołaniu w okresie od dwóch tygodni do siedmiu dni przed planowym czasem odlotu i zaoferowano im zmianę planu podróży, umożliwiającą im wylot najpóźniej dwie godziny przed planowym czasem odlotu i dotarcie do ich miejsca docelowego najwyżej cztery godziny po planowym czasie przylotu; lub
- (...) zostali poinformowani o odwołaniu w okresie krótszym niż siedem dni przed planowym czasem odlotu i zaoferowano im zmianę planu podróży, umożliwiającą im wylot nie więcej niż godzinę przed planowym czasem odlotu i dotarcie do ich miejsca docelowego najwyżej dwie godziny po planowym czasie przylotu.

Stosownie zaś do art. 7 ust. 1 rozporządzenia: „W przypadku odwołania do niniejszego artykułu, pasażerowie otrzymują odszkodowanie w wysokości: a) 250 EUR dla wszystkich lotów o długości do 1.500 kilometrów; b) 400 EUR dla wszystkich lotów wewnątrzspółnotowych dłuższych niż 1.500 kilometrów i wszystkich innych lotów o długości od 1.500 do 3.500 kilometrów; c) 600 EUR dla wszystkich innych lotów. Przy określeniu odległości, 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.

Pozwany nie sformułował w niniejszej sprawie żadnych umotywowanych zarzutów dotyczących przesłanek zgłoszonego żądania, w zakresie stawienia się do odprawy i udziału powodów w opóźnionym locie, realizowanym przez pozwanego, odległości pomiędzy portami lotniczymi, jak i faktu oraz zakresu opóźnienia, a okoliczności te, znajdując nadto potwierdzenia we wskazanych powyżej dowodach.

Swoje stanowisko zmierzające do oddalenia powództwa pozwany motywował zaistnieniem nadzwyczajnej okoliczności, wyłączającej odpowiedzialność przewoźnika za powstałe opóźnienie.

Podkreślenia wymaga, że opóźnienie w przylocie lub jego odwołanie nie kreuje po stronie pasażerów prawa do odszkodowania, jeżeli przewoźnik lotniczy jest w stanie dowieść, że odwołanie lub duże opóźnienie lotu jest (było) spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków (art. 5 ust. 3 rozporządzenia), to jest okoliczności, które pozostają poza zakresem skutecznej kontroli przewoźnika lotniczego. W motywie czternastym Rozporządzenia wskazano, że nadzwyczajne okoliczności 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.

Na zaistnienie takich właśnie okoliczności powoływał się w niniejszej sprawie pozwany, wskazując, że przyczyną opóźnienia rejsu było zderzenie samolotu z ptakiem. W związku z tym zdarzeniem, powstała konieczność wykonania przeglądu specjalnego, mającego na celu zapewnienie bezpieczeństwa pasażerom oraz załodze statku powietrznego.

Stanowisko pozwanego zasługiwało na uwzględnienie. W przekonaniu Sądu zderzenie samolotu z ptakiem, należy zakwalifikować - w stanie faktycznym ukształtowanym w niniejszej sprawie - jako nadzwyczajną, niezależną od

przewoźnika przyczynę, której nie mógł racjonalnie przewidzieć i uwzględnić w ramach normalnego wykonywania działalności. Bez znaczenia jest przy tym, czy kolizja ta rzeczywiście spowodowała uszkodzenie samolotu.

W ocenie Sądu, zbyt restrykcyjne jest tu stanowisko strony powodowej, wyłączające dane zdarzenie z zakresu nadzwyczajnych okoliczności, tylko dlatego, że występuje ono w zwykłym toku działalności, prowadzonej przez pozwanego.

Zasadnie zwrócił na to uwagę Trybunał Sprawiedliwości w wyroku z dnia 4 maja 2017 r. (sprawa o sygn. akt C-315/15, (...) v. (...).S., dost. w bazie Lex nr 2279499) wskazując, że: „artykuł 5 ust. 3 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, w związku z motywem 14 tego rozporządzenia należy interpretować w ten sposób, że zderzenie samolotu z ptakiem wchodzi w zakres pojęcia 'nadzwyczajnych okoliczności' w rozumieniu tego przepisu. W tym wypadku, ponieważ zderzenie samolotu z ptakiem, jak też ewentualne uszkodzenia spowodowane tym zderzeniem nie są nierozdzielnie związane z systemem funkcjonowania maszyny, nie wpisują się one, ze względu na swój charakter ani swoje źródło, w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i nie podlegają jego skutecznej kontroli. W powyższym względzie bez znaczenia jest to, czy kolizja ta rzeczywiście spowodowała uszkodzenia samolotu. Cel, jakim jest zagwarantowanie wysokiego poziomu ochrony pasażerów lotniczych, który jest realizowany za pomocą rozporządzenia nr 261/2004 i który został sprecyzowany w motywie 1 tego rozporządzenia, oznacza, że nie należy zachęcać przewoźników lotniczych do rezygnacji z podejmowania środków, jakie są wymagane wobec zaistnienia takiego zdarzenia, co prowadziłoby do przedkładania zachowania punktualności lotów nad troskę o zapewnienie bezpieczeństwa pasażerów”.

Podkreślenia wymaga tu nadto, że w stanie faktycznym będącym przedmiotem analizy w powołanym wyroku Trybunał Sprawiedliwości z dnia 4 maja 2017 r., do zderzenia z ptakiem doszło nie w trakcie skarżonego lotu -jak to miało miejsce w niniejszej sprawie- ani nawet bezpośrednio poprzedzającego lot rozważany w tej sprawie, a jeszcze wcześniejszego w tej rotacji, co nie stało na przeszkodzie uznaniu tej okoliczności za nadzwyczajną w odniesieniu do lotu, z którego były wywodzone żądania w tej sprawie.

Podzielić należy przy tym zapatrywanie -wyrażone w powołanym wyroku Trybunał Sprawiedliwości z dnia 4 maja 2017 r. - że art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 w związku z motywem 14 tego rozporządzenia należy interpretować w ten sposób, że w wypadku powstania opóźnienia lotu wynoszącego w chwili lądowania na lotnisku docelowym co najmniej trzy godziny, będącego następstwem nie tylko nadzwyczajnej okoliczności – której nie można było uniknąć za pomocą dostosowanych do sytuacji środków i w odniesieniu do której przewoźnik lotniczy podjął wszelkie racjonalne środki zmierzające do uniknięcia jej następstw – ale także innej, nienależącej do tej kategorii okoliczności, opóźnienie będące następstwem tej pierwszej okoliczności powinno zostać odliczone od całkowitego opóźnienia danego lotu w chwili lądowania na lotnisku docelowym w celu dokonania oceny, czy z tytułu opóźnienia tego lotu należy wypłacić odszkodowanie przewidziane w art. 7 tego rozporządzenia.

Pozwany nie negował w niniejszej sprawie, że ponosi odpowiedzialność za część opóźnienia skarżonego rejsu, które jednak nie osiągnęło wymiaru uzasadniającego odpowiedzialność odszkodowawczą. Zarzut ten znajduje potwierdzenie w zgromadzonym w sprawie materiale dowodowym. Z powołanego dokumentu flight info (k.32), wynika mianowicie jednoznacznie, że opóźnienie osiągnęło łączny wymiar 5 godzin i 15 minut, przy czym to wynikające ze zderzenia z ptakiem (kod 51 B), wyniosło 02 godziny 25 minut, zaś z przyczyny obciążającej pozwanego (kod 41 A) - 2 godziny i 50 minut.

W konsekwencji nie budzi wątpliwości, że po odliczeniu od całkowitego opóźnienia analizowanego lotu, tego za które pozwany nie ponosi odpowiedzialności, opóźnienie nie osiągnęło wymiaru uzasadniającego obowiązek wypłaty odszkodowania. Już tylko zatem ubocznie dodać należy, że faktyczny wymiar opóźnienia w porcie docelowym był jeszcze niższy, niż powyżej wskazany. W powołanym dokumencie flight info wyszczególniono bowiem opóźnienie, w wymiarze jaki osiągnęło, w momencie jego powstania. Jednocześnie wynika z niego, że planowy czas przylotu to

godzina 04.25 (...), a faktycznie nastąpiło to o godz. 09.21 (...), a zatem opóźnienie wyniosło 4 godziny i 56 minut, co pozwala uznać, że w trakcie lotu, opóźnienie zostało zniwelowane o 19 minut.

W ocenie Sądu, brak jest też podstaw do uznania, że pozwany nie podjął wszelkich racjonalnych środków, w związku ze wskazanym zdarzeniem.

Przede wszystkim, w świetle poczynionych rozważań nie budzi wątpliwości, że po zderzeniu z ptakiem, podjęto decyzję o powrocie na lotnisko i wykonaniu przeglądu specjalnego samolotu. Bezsprzecznie jest to czynność, mające bezpośrednio na celu zapewnienie bezpieczeństwa pasażerom oraz załodze statku powietrznego. Nie zostały też podniesione jakiegokolwiek zarzuty dotyczące sposobu i czasu wykonania tej czynności.

Mając na uwadze, że do analizowanego zdarzenia doszło już po starcie skarżonego lotu, nie sposób też racjonalnie oczekiwać od pozwanego, aby w tak krótkim czasie, jaki był konieczny na wykonanie przeglądu, zorganizował samolot zastępczy.

W konsekwencji uznać należało, że pozwany wykazał fakt wystąpienia okoliczności zwalniającej go z odpowiedzialności, na podstawie powołanych przepisów, co uzasadniało oddalenie powództwa w całości.

Rozstrzygnięcie o kosztach procesu Sąd wydał w oparciu o zasadę odpowiedzialności za jego wynik, na podstawie art. 98 § 1 i 3 k.p.c.

Powodowie, będący stroną przegrywającą sprawę, obowiązani są zwrócić na rzecz pozwanego, poniesione przez niego koszty procesu w łącznej kwocie po 278,50 zł, obejmujące wynagrodzenie pełnomocnika procesowego w wysokości po 270 zł, ustalone na podstawie § 2 pkt 2 Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 roku w sprawie opłat za czynności adwokackie (Dz.U.2015.1800 ze zm.) oraz po połowie opłaty skarbowej od udzielonego pełnomocnictwa, w wysokości po 8,50 zł (17 zł/2).

ZARZĄDZENIE

odpis wyroku z uzasadnieniem proszę doręczyć pełnomocnikowi powodów.