

UZASADNIENIE

Wyroku z dnia 05 maja 2021 r.

Pozwem z dnia 3 grudnia 2019 r. (data stempla pocztowego) powodowie P. K. i Z. B. wnieśli o zasądzenie od pozwanej (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. kwot po 600 euro na rzecz każdego z powodów wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia wniesienia pozwu do dnia zapłaty oraz o zasądzenie zwrotu kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego.

W uzasadnieniu powodowie wskazali, że zawarli z pozwaną spółką umowę przewozu lotniczego na lot nr LO 33 w dniu 31 stycznia 2019 roku na trasie B. – Nowy. Podali, że na skutek opóźnienia lotu pasażerowie dotarli do miejsca docelowego podróży z opóźnieniem przekraczającym trzy godziny. Wskazali, że z uwagi na fakt posiadania potwierdzonej rezerwacji na ten lot oraz stawienia się planowo na odprawę pasażerów, nabyła w stosunku do pozwanej roszczenie o zapłatę odszkodowania, na podstawie art. 7 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 roku ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania pomocy pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylającego rozporządzenie (EWG) nr 295/91. (pozew, k. 1-3)

Nakazem zapłaty wydanym w postępowaniu upominawczym w sprawie o sygn. akt II Nc 9176/19 referendarz sądowy orzekł zgodnie z żądaniem pozwu. (nakaz zapłaty, k. 18)

W sprzeciwie od nakazu zapłaty pozwana wniosła o oddalenie powództwa w całości, a także o zasądzenie od powodów na swoją rzecz kosztów w postępowania według norm przepisanych. W uzasadnieniu pozwana podniosła, że wystąpiły nadzwyczajne okoliczności, skutkujące brakiem obowiązku wypłaty odszkodowania przez pozwaną. Podała, że rejs na przedmiotowej trasie był wykonywany samolotem Boeing 787-900 D., który musiał zostać wycofany z eksploatacji w związku z wykryciem usterki silnika. (sprzeciw od nakazu zapłaty, k. 26-32)

W piśmie z dnia 30 kwietnia 2020 r. (data stempla pocztowego) powodowie podtrzymali swoje stanowisko w sprawie a następnie wskazali, że wada samolotu nie miała charakteru nieoczekiwanego. Zarzucili, że pozwana miała możliwość wykonania czynności mających na celu usunięcie wady silnika z większym wyprzedzeniem. (pismo, k. 78-83)

W dalszym toku postępowania stanowiska stron nie uległy zmianie.

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

P. K. i Z. B. zawarli z (...) spółką akcyjną z siedzibą w W. umowę przewozu lotniczego na lot na trasie B. – N. w dniu 31 stycznia 2019 roku. (okoliczności bezsporne, a nadto dowód: rezerwacja, k. 9-10, karta pokładowa, k. 11-12)

Lot na trasie B.-N. uległ opóźnieniu wynoszącym ponad 3 godziny. (okoliczność bezsporna)

Odległość pomiędzy lotniskami w B. i N. wynosi 7003 km. (fakt notoryjny)

Baza techniczna pozwanej znajduje się w W..

Rejs miał być wykonywany samolotem Boeing 787-800 D. (788) SP- (...). W dniu 24 stycznia 2019 r. został wygenerowany automatyczny raport wysyłany przez system monitorowania kondycji silników (...). Był to komunikat ALERT informujący, że system wykrył parametry mogące świadczyć o niestabilnej pracy sprężarki. Pozwana była zobowiązana do dokonania jak najszybszej inspekcji sprężarki zgodnie z odpowiednimi procedurami opisanymi w Instrukcji (...) ((...)).

Zgodnie z treścią alertu przewoźnik miał 3 dni na wykonanie inspekcji. Inspekcja została wykonana w dniu 27 stycznia 2019 r. W wyniku inspekcji znaleziono ubytki w kanale przelotowym (...). Ubytki były wyższe niż limity dopuszczające przez instrukcję obsługi silnika.

Samolot został dopuszczony do kolejnych operacji w dniu 31 stycznia 2019 r.

W grudniu 2019 r. pozwana otrzymała Dyrektywę (...) w zakresie wykrytego, nowego rodzaju uszkodzenia. (dowód: dokumentacja techniczna, k. 35-38, korespondencja e-mail, k. 39-40, Dyrektywa (...), k. 41-45v, Alert T., k. 46-53v, zeznania świadka T. W., k. 140-147)

Już od początku 2018 roku w silnikach samolotów typu D. B.-787 masowo zaczęły występować usterki dotyczące pęknięć na łopatkach i w gniazdach mocujących łopatki w sprężarkach oraz w turbinach silników R. R. T. 1000 wszystkich serii produkcyjnych. Ze względu na brak dostępnych sprawnych silników zapasowych (z powodu wyprodukowania odpowiedniej ilości silników zapasowych przez producenta oraz długi czas ich naprawy), każda usterka silnika powodująca niesprawność samolotu, powodowała szereg opóźnień i anulacji rejsów pozwanej spółki. Każdy z samolotów posiadający ww. model silnika musiał być poddany obowiązkowemu dodatkowemu przeglądowi, co oznaczało unieruchomienie samolotu na kilka dni. Negatywny wynik badania boroskopii powodował wycofanie samolotu z eksploatacji

Pozwana od kwietnia 2018 r. wielokrotnie kontraktowała się z różnymi przewoźnikami w celu wyleasingowania dodatkowych samolotów. (dowód: dokumentacja techniczna, k. 35-38, korespondencja e-mail, k. 39-40, Dyrektywa (...), k. 41-45v, Alert T., k. 46-53v, zeznania świadka T. W., k. 140-147)

P. K. i Z. B., działający przez profesjonalnego pełnomocnika, wezwali pozwaną spółkę do zapłaty odszkodowania w kwocie po 600 euro z tytułu opóźnienia przedmiotowego rejsu.

W odpowiedzi pismem z dnia 15 lipca 2019 r. pozwana odmówiła wypłaty odszkodowania i wskazała, że zakłócenie rejsu nastąpiło z przyczyn niezależnych od przewoźnika.

(okoliczności bezsporne, a nadto dowód: odpowiedź na wezwanie do zapłaty, k. 14-15)

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił w oparciu o złożone w toku postępowania dokumenty, których moc dowodowa nie budziła wątpliwości Sądu oraz na podstawie twierdzeń stron przyznanych wprost i niezaprzeczonych przez stronę przeciwną, na podstawie art. 229 k.p.c. i 230 k.p.c.

W szczególności, pozwana nie kwestionowała, że była przewoźnikiem obsługującym przedmiotowy lot, którego pasażerami – na podstawie potwierdzonej rezerwacji – byli powodowie. Pozwana nie zaprzeczyła również zaistnieniu opóźnienia lotu i w konsekwencji opóźnieniu w dotarciu do portu docelowego w stosunku do planowanego przylotu. Sporny był charakter okoliczności, która zmusiła przewoźnika do odwołania lotu.

Należało przy tym wskazać, że strony w dużej mierze posługiwały się wydrukami z systemów elektronicznych, niemniej jednak kwestie mające zostać wykazane za pomocą tych dokumentów i ich autentyczność nie były przez żadną ze stron zakwestionowane.

Pomocne dla ustalenia stanu faktycznego w niniejszej sprawie były także zeznania świadka T. W., które to zeznania stanowiły podstawę do ustalenia okoliczności związanych z ujawnieniem się wady produkcyjnej silnika w samolocie mającym wykonać przedmiotowy lot.

Świadek potwierdził, że mniej więcej od 2018 r. zaczęły pojawiać się usterki dotyczące pęknięć na łopatkach i w gniazdach mocujących łopatki w sprężarkach oraz w turbinach silników R. R. T. 1000 wszystkich serii produkcyjnych. Każdy z przewoźników posiadał zapasowe silniki na poziomie 10-15%, jednak liczba usterek doprowadziła do wyczerpania zapasu silników. Wskazał, że (...) Agencja (...) ((...)) wydała dyrektywy nakazujące wykonywanie dodatkowych przeglądów na silnikach typu T. 1000. Zgodnie z zeznaniami świadka, powyższe cykliczne przeglądy

należało wykonywać w celu wykrycia momentu, w którym rozpoczyna się proces erozji wrażliwych elementów sprzężarek i turbin, określenia wielkości i powodu ich przedwczesnego zużycia oraz wykluczenia silników z nadmiernie zużytymi elementami. Świadek wskazał, że przy wysokiej częstotliwości badań jedynie 20% testów daje wynik powodujący konieczność wycofania samolotu z eksploatacji. Według zeznań świadka, gdyby przewoźnik posiadał zapasowe silniki, zostałyby one wymienione, a lot zostałby wykonany.

Świadek zeznał, że trudno jest wyleasingować samolot na trasę długodystansową w tak krótkim czasie. W przedmiotowym okresie udało się wyleasingować jeden samolot Airbus typu A330-200, tymczasem z powodu wad technologicznych uziemione były 3 samoloty typu D..

Sąd nie miał podstaw, by zeznaniom tym nie dać wiary. Żadna ze stron nie przedstawiła nadto żadnego dowodu, z którego mogłyby wynikać okoliczności odmienne, niż te, które zostały podniesione w ww. zeznaniach świadka.

Sąd zważył co następuje:

Powództwo nie zasługiwało na uwzględnienie.

Przed przystąpieniem do rozważań zauważyć należało, że w niniejszej sprawie zaszły warunki do zamknięcia rozprawy i wydania wyroku na posiedzeniu niejawnym. Zgodnie bowiem z art 15zszs1 pkt 2 ustawy o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem (...)19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych z dnia 2 marca 2020 r. (Dz.U. z 2020 r. poz. 374), przewodniczący może zarządzić przeprowadzenie posiedzenia niejawnego, jeżeli uzna rozpoznanie sprawy za konieczne, zaś przeprowadzenie wymaganych przez ustawę rozprawy lub posiedzenia jawnego mogłoby wywołać nadmierne zagrożenie dla zdrowia osób w nich uczestniczących i nie można przeprowadzić ich na odległość z jednoczesnym bezpośrednim przekazem obrazu i dźwięku. Żadna ze stron nie sprzeciwiła się przeprowadzeniu posiedzenia niejawnego, stąd możliwe było wydanie orzeczenia kończącego postępowanie w sprawie na posiedzeniu niejawnym.

Zważyć należy, że zagadnienia dotyczące możliwości dochodzenia odszkodowania za opóźniony lot uregulowane zostały przepisami unijnymi i zawarte są w rozporządzeniu nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 roku ustanawiającym wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylającym rozporządzenie nr 295/91 (dalej: „rozporządzenie nr 261/04”).

Zgodnie z art. 5 ust. 1 lit. c rozporządzenia nr 261/04, w przypadku odwołania lotu, pasażerowie których to odwołanie dotyczy mają prawo do odszkodowania od obsługującego przewoźnika lotniczego, chyba że: i) zostali poinformowani o odwołaniu co najmniej dwa tygodnie przed planowym czasem odlotu, 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.

Zgodnie z art. 7 ust. 1 lit. a) - c) rozporządzenia nr 261/04, w przypadku odwołania do powyższego artykułu, pasażerowie otrzymują odszkodowanie w wysokości 250 EUR dla wszystkich lotów o długości do 1500 kilometrów, w wysokości 400 EUR dla wszystkich lotów o długości od 1500 do 3500 kilometrów oraz 600 EUR dla wszystkich innych lotów niż loty określone w lit. a) lub b).

Nadto w wyroku w sprawach połączonych C-581/10 i C-629/10 Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej wskazał, iż „pasażerowie lotów opóźnionych o trzy godziny lub więcej nie mogą być traktowani w sposób odmienny od pasażerów korzystających z odszkodowania na podstawie art. 5 ust. 1 lit. c) pkt iii) tego rozporządzenia ponieważ takie nierówne traktowanie nie jest należycie uzasadnione w świetle celów realizowanych przez to rozporządzenie. Aby

usunąć to nierówne traktowanie, wykładni rozporządzenia nr 261/04 należy dokonywać w ten sposób, iż pasażerowie znacznie opóźnionych lotów mogą korzystać z odszkodowania takiego samego co pasażerowie lotów odwołanych, czyli z odszkodowania przewidzianego w art. 5 ust. 1 lit. c) pkt iii) tego rozporządzenia.”.

Poza sporem w niniejszej sprawie było, że pozwana była przewoźnikiem lotniczym obsługującym przedmiotowe loty na trasie B. – N. w dniu 31 stycznia 2019 roku, fakt opóźnienia przedmiotowego lotu oraz stawiennictwa powodów do odprawy. Spór przebiegał w zakresie ustalenia odpowiedzialności strony pozwanej za skutki opóźnienia ww. lotu rzutujące na niemożność realizacji przez powoda zaplanowanych lotów.

Pozwana w toku postępowania podniosła zarzut wystąpienia nadzwyczajnej okoliczności w postaci usterki silnika samolotu mającego wykonać skarżony lot. Wskazać należy, że zgodnie z art. 5 ust. 3 Rozporządzenia nr 261/2004 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.

W tym miejscu wskazać należy, iż w myśl art. 6 k.c., strona wywodząca z danego faktu skutki prawne powinna fakt ten udowodnić. Przyjęty przez ustawodawcę system kontradyktoryjnego procesu cywilnego oznacza, że strona prowadzi proces na własne ryzyko, w tym będące elementem procesu postępowanie dowodowe, gdyż przepis art. 232 k.p.c. stwarza Sądowi jedynie możliwość, a nie obowiązek, dopuszczenia uzupełniająco dowodu nie wskazanego przez strony (Sąd Apelacyjny w Poznaniu w wyroku z dnia 20 września 2006 roku I ACa 394/06). Ponadto zgodnie z art. 210 §2 k.p.c. każde ze stron jest obowiązana do złożenia oświadczenia co do twierdzeń strony przeciwnej dotyczących faktów. Strona jest przy tym obowiązana wyszczególnić fakty, którym zaprzecza.

Pozwana wskazała, że przedmiotowy rejs na trasie B. – N. (LO 33) w dniu 31 stycznia 2019 roku został opóźniony na skutek nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było przewidzieć ani im zapobiec.

Strona powodowa w zasadzie nie odniosła się merytorycznie do istoty podniesionego przez pozwaną zarzutu. Ogólnikowo odniosła się wyłącznie do kwestii związanych z wiedzą pozwanej na temat wad konstrukcyjnych silników w samolotach marki D..

Zaznaczyć należy, że pozwana otrzymała od producenta silników R. R. dyrektywę i biuletyn, nakładające ograniczenia na wykorzystanie samolotów typu D. w związku z ujawnieniem wady projektowej silników. Dyrektywa wskazywała na konieczność przeprowadzenia kontrolnych inspekcji samolotów celem wykrycia ewentualnych wad, które to inspekcje pozwany podjął. Okoliczności powyższe nie budzą wątpliwości sądu. Jednakże w okolicznościach niniejszej sprawy, przyczyną opóźnienia nie był - jak chcieliby powodowie – globalny problem związany z przeprowadzanymi inspekcjami, lecz pojawienie się nieprzewidzianej i nieanalizowanej dotąd usterki.

Prawdą jest, co podkreślali powodowie, że pozwana już w kwietniu 2018 r. otrzymała od producenta silników R. R. dyrektywę i biuletyn, nakładające szereg ograniczeń na wykorzystanie samolotów typu D. w związku z ujawnieniem wady projektowej silników. Niemniej jednak z dyrektywy nie wynikało, że należy od razu wymienić wszystkie silniki R. R.. Wobec powyższego nie sposób wymagać od pozwanego, aby już w kwietniu 2018 r., gdy tylko otrzymał od producenta informację o możliwych wadliwościach silników, odwołał wszystkie loty, które miały być wykonane samolotami D.. Nie było bowiem wcale pewne, że każdy z nich z pewnością posiada wadliwy silnik. To wymagało dopiero ustalenia w drodze kontrolnych, zarekomendowanych przez producenta, technicznych przeglądów samolotów. Dopóki wadliwość konkretnego silnika w konkretnym samolocie nie została w sposób pewny ustalona, to odwoływanie lotów – planowanych przeciw z wielomiesięcznym wyprzedzeniem i składających się na skomplikowaną siatkę połączeń – nie miało sensu i z pewnością nie służyłoby interesom pasażerów.

W ocenie sądu, pozwana wykazała, że doszło do zaistnienia w sprawie nadzwyczajnych okoliczności. Co więcej okoliczności te wynikały z działania podmiotu trzeciego (producenta silników) a nie z działań strony powodowej. Należy też zauważyć, że w warunkach niniejszej sprawy do wykrycia awarii doszło w wyniku wygenerowania automatycznego raportu przez system monitorowania kondycji silników i dopiero następnie producent uznał, że jest

to nowy rodzaj wady produkcyjnej (a nie skutek normalnej eksploatacji) w grudniu 2019 r. pozwana otrzymała nową Dyrektywę (...) w tym zakresie.

Co więcej, pozwana wykazała, że nie mogła wykonać rejsu innym samolotem ze swojej floty. Wszystkie inne samoloty w tym czasie wykonywały rejsy lub przechodziły niezbędne przeglądy. Ponadto w terminie rejsu pozwana nie mogła wyleasingować dodatkowego samolotu, który mógłby wykonać rejs LO 33. Proces leasingu zawiera w sobie kilka etapów, których przeprowadzenie zajmuje co najmniej kilka dni i pozwania nie jest w stanie samodzielnie skrócić tego procesu do 24 godzin.

Tak samo nie byłoby racjonalne stawianie pozwanej wymogu, aby stale posiadała niejako „w zapasie” wolne samoloty z pełną załogą, które mogłyby wykonywać zaplanowane loty w wypadku zaistnienia nagłych i niespodziewanych okoliczności. (...) koszty leasingowania i utrzymywania samolotów są niewspółmierne do osiągniętych w ten sposób korzyści, a pozwany prowadzi działalność gospodarczą nastawioną na osiąganie zysku, co jest przecież istotą każdego rodzaju działalności gospodarczej. Nie sposób więc wymagać od niego, aby ponosił koszty utrzymywania zapasowych samolotów oczekujących na okazjonalne wykorzystanie czyniące jego działalność nie dochodową. Prawdą jest, że powołane wyżej rozporządzenie numer (...) stawia przewoźnikom lotniczym surowe wymogi, wyraźnie akcentując przede wszystkim prawa pasażerów. Zdaniem Sądu jednak nastawiona na ochronę pasażerów wykładnia przepisów rozporządzenia nie może prowadzić do wniosków absurdalnych i sprzecznych z regułami zdrowego rozsądku – a takim właśnie byłoby twierdzenie, że pozwany powinien stale mieć w zapasie samoloty czekające na wszystkie nieprzewidziane sytuacje.

Jednocześnie, nadmienić należy, że pozwana wykazała, iż czyniła starania w celu wyleasingowania dodatkowych samolotów. Pozwana od kwietnia 2018 r. wielokrotnie kontaktowała się z różnymi przewoźnikami w celu wyleasingowania dodatkowych samolotów. Pozwana wysyłała również zapytania w grudniu 2018 r., które odnosiły się do dostępności samolotów w styczniu 2019 r. Pozwanej udało się wyleasingować samolot typu Airbus, jednak nie rozwiązało to problemu z uwagi na liczbę uziemionych samolotów. W przedmiotowym okresie w pewnym momencie uziemionych było aż 3 samolotów pozwanej.

W konsekwencji udowodnione zostało, że opóźnienie lotu LO 33, było bezpośrednio wywołane nadzwyczajnymi okolicznościami w postaci wykrycia wady produkcyjnej. Ponadto w sprawie poza sporem pozostawało, że pozwana podjęła wszelkie możliwe działania, kwalifikowane jako racjonalne środki mające na celu minimalizację skutków wystąpienia zdarzenia nadzwyczajnego, bowiem zorganizowała naprawę w taki sposób, że samolot został dopuszczony do kolejnych operacji jeszcze w dniu 31 stycznia 2019 r.

umożliwiło to zorganizowanie lotu i dotarcie do miejsca docelowego przez powoda jeszcze tego samego dnia. W rezultacie Sąd oddalił powództwo, o czym orzekł w punkcie 1 sentencji wyroku.

Rozstrzygnięcie o kosztach procesu Sąd wydał w oparciu o zasadę odpowiedzialności za jego wynik, na podstawie art. 98 § 1 i 3 k.p.c. Mając na uwadze fakt, że powodowie przegrali sprawę w całości, zobowiązani są do zwrotu pozwanej kosztów procesu. W niniejszym postępowaniu na koszty poniesione przez pozwaną składają się: opłata za czynności profesjonalnego pełnomocnika procesowego będącego adwokatem w wysokości 900 zł zgodnie z § 2 pkt 3 Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności adwokackie (Dz.U.2015.1800 ze zm.) w brzmieniu obowiązującym w dacie wytoczenia powództwa oraz opłata skarbową od pełnomocnictwa w kwocie 17 zł (pobrana po połowie od każdego z powodów), tj. łącznie należało zasądzić po 908,50 zł od każdego z powodów (punkt 2 sentencji wyroku).

ZARZĄDZENIE

1. Odpis wyroku wraz z uzasadnieniem doręczyć pełnomocnikowi powodów.

2. Polecieć Skarbowi Państwa - Sądowi Rejonowemu dla m.st. Warszawy w Warszawie zwrócić powodom P. K. i Z. B. kwotę 100 zł (sto złotych zero groszy) stanowiącą różnicę między opłatą od uzasadnienia uiszczoną, a należną.

3. Akta przedłożyć z wpływem pisma, apelacji lub za 30 dni wraz z z.p.o. asystentowi sędziego w celu rozważenia skierowania sprawy do zakończonych.

W., 02 lipca 2021 roku

Asesor sądowy W. M.