

VII SA/Wa 64/15 - Wyrok

Data orzeczenia	2015-10-29
Data wpływu	2015-01-13
Sąd	Wojewódzki Sąd Administracyjny w Warszawie
Sędziowie	Ewa Machlejd Halina Emilia Świącicka /przewodniczący/ Krystyna Tomaszewska /sprawozdawca/
Symbol z opisem	6039 Inne, o symbolu podstawowym 603
Hasła tematyczne	Lotnicze prawo
Skarżony organ	Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Treść wyniku	Uchylono decyzję I i II instancji
Powołane przepisy	Dz.U. 2013 nr 0 poz 267; art. 7, 77 par. 1, 80, 15; Ustawa z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego - tekst jednolity Dz.U.UE.L 2004 nr 46 poz 1; art. 2 lit. 4, art. 5 ust. 3; Rozporządzenie (WE) NR 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. 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 (Tekst mający znaczenie dla EOG)

Sentencja

Wojewódzki Sąd Administracyjny w Warszawie w składzie następującym: Przewodniczący Sędzia WSA Halina Emilia Świącicka, Sędzia WSA Ewa Machlejd, Sędzia WSA Krystyna Tomaszewska (spr.), Protokolant ref. staż. Magdalena Bąba, po rozpoznaniu na rozprawie w dniu 29 października 2015 r. sprawy ze skarg P. W. i K. S. – W. oraz A. W. i D. G. – K. na decyzję Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia [...] września 2014 r. znak: [...] w przedmiocie stwierdzenia braku naruszenia przepisów rozporządzenia przez przewoźnika lotniczego I. uchyla zaskarżoną decyzję oraz poprzedzającą ją decyzję organu pierwszej instancji, II. zasądza od Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego na rzecz skarżących P. W. i K. S. – W. kwotę 640 zł (sześćset czterdzieści) oraz na rzecz skarżących A. W. i D. G. – K. kwotę 640 zł (sześćset czterdzieści) tytułem zwrotu kosztów postępowania sądowego.

Uzasadnienie

Zaskarżoną decyzją z dnia [...] września 2014 r., znak: [...] Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, po rozpatrzeniu wniosków o ponowne rozpatrzenie sprawy:

1. D. G. – K. w stosunku do decyzji Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia [...] kwietnia 2014 r., znak: [...],
2. A. W. w stosunku do decyzji Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia [...] kwietnia 2014 r., znak: [...],
3. P. W. i K. S. – W. w stosunku do decyzji Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia [...] kwietnia 2014 r., znak: [...],

utrzymał w mocy każdą z ww. decyzji, stwierdzających brak naruszenia prawa przez przewoźnika Polskie Linie Lotnicze LOT S.A. przepisów 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 nr 295/91/EWG (Dz. Urz. UE L 46 z dnia 17 lutego 2004 r., dalej: rozporządzenie) w związku z opóźnieniem lotu z dnia [...] listopada 2003 r. nr [...] na trasie [...] – [...].

W uzasadnieniu rozstrzygnięcia organ odwoławczy wskazał, że każdy z ww. pasażerów

posiadał rezerwację na lot z dnia [...] listopada 2013 r. na trasie [...] – [...] o oznaczeniu kodowym [...] z planową godziną startu 6:50 czasu lokalnego. Lot się odbył, jednak samolot wystartował z opóźnieniem wynoszącym 25 minut. Lądowanie w [...] również nastąpiło 25 minut po planowej godzinie przylotu, tj. o godz. 8:50 czasu lokalnego zamiast o godzinie 8:25 czasu lokalnego.

W następstwie tego opóźnienia wymienieni pasażerowie utracili dalsze połączenie do [...] lotem o oznaczeniu kodowym [...] z planową godziną startu 9:00 czasu lokalnego. Według danych uzyskanych od spółki [...] z siedzibą w [...] start tego lotu nastąpił o godzinie 8:51 czasu lokalnego.

Organ odwoławczy ustalił za organem pierwszej instancji, iż każdy z pasażerów o opóźnieniu dowiedział się na lotnisku w [...] i odbył podróż opóźnionym lotem. W trakcie oczekiwania na opóźniony start nie zostali otoczeni bezpłatną opieką, a także nie została im wręczona informacja na temat przepisów rozporządzenia.

Organ wskazał, że faktem powszechnie znanym jest, iż w terminalu portu lotniczego w [...] wywieszane są plakaty traktujące o prawach pasażerów określonych przepisami rozporządzenia, do pulpitów stanowisk odpraw przytwierdzona jest w sposób trwały informacja następującej treści: "Jeżeli odmówiono Państwu przyjęcia na pokład lub Państwa lot został odwołany lub opóźniony o co najmniej dwie godziny, możecie Państwo poprosić obsługę na stanowisku odpraw lub w punkcie przyjęć pasażerów na pokład samolotu o tekst określający przysługujące Państwu prawa, w szczególności w odniesieniu do odszkodowania i należnej Państwu pomocy". Ponadto w terminalu powszechnie dostępne są broszury informacyjne traktujące o prawach pasażerów.

Ponadto wskazał, że faktem powszechnie znanym jest, iż mierzona metodą trasy po ortodromie odległość pomiędzy [...] a [...] wynosi 756 km. Natomiast tak liczona odległość pomiędzy [...] a [...] wynosi 6885 km.

W ocenie organu do opóźnienia przedmiotowego lotu doszło w następstwie szeregu zdarzeń, takich jak ujawnienie się usterki technicznej zewnętrznego generatora sprężonego powietrza stosowanego, za pomocą którego obsługa naziemna dokonuje rozruchu silnika samolotu odrzutowego (sprężone powietrze stosuje się, aby zapewnić początkowy obrót łopatek silnika) oraz konieczności wyładowania z samolotu bagaży pasażerów, którzy nie stawili się do wejścia na pokład samolotu pomimo nadania bagażu rejestrowanego. Agent obsługi naziemnej, tj. [...] S.A. z siedzibą w [...], bez zbędnej zwłoki w miejsce niesprawnego generatora sprężonego powietrza podstawił egzemplarz wolny od wad, który pozwolił na uruchomienie silników samolotu. Z pisma [...] S.A. z dnia [...] lutego 2014 r. wynika, iż uszkodzeniu uległ rozrusznik turbiny generatora sprężonego powietrza.

Organ wskazał, cyt. "stosownie do art. 6 ust. 1 w zw. z rozumianym a contrario art. 2 ust. 1 rozporządzenia "opóźnienie lotu" oznacza odbycie się lotu, który był uprzednio planowany i na który zostało zarezerwowane przynajmniej jedno miejsce, a którego start był opóźniony w stosunku do planowego startu", zatem lot objęty niniejszym postępowaniem należy uznać za lot opóźniony w rozumieniu przepisów rozporządzenia.

Z uwagi na okoliczność, iż start lotu był opóźniony o mniej niż dwie godziny, w ocenie organu nie powstał żaden z obowiązków przewoźnika, o których mowa w art. 6, art. 8 ust. 1 lit a oraz w art. 14 rozporządzenia. W tej sytuacji organ stwierdził brak naruszenia tych przepisów rozporządzenia.

Organ powołał się na wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 19 listopada 2009 r. w sprawach

połączonych C-402/07 i C-432/07, w którym stwierdzono, iż art. 5, art. 6 i art. 7 rozporządzenia należy interpretować w ten sposób, że do celów stosowania prawa do odszkodowania pasażerów opóźnionych lotów należy traktować jak pasażerów lotów odwołanych tzn., że mogą powoływać się na prawo do odszkodowania, jeżeli w wyniku opóźnienia lotu poniosą stratę czasu wynoszącą co najmniej trzy godziny. Takie opóźnienie nie daje jednak pasażerom prawa do odszkodowania jeżeli przewoźnik lotniczy jest w stanie dowieść, iż duże opóźnienie lotu jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków, to jest okoliczności, które pozostają poza zakresem skutecznej kontroli przewoźnika lotniczego.

W ocenie organu bezpośrednimi przyczynami opóźnienia lotu było ujawnienie usterki generatora sprężonego powietrza oraz konieczność wyładowania bagażu należącego do pasażera, który nie znajdował się na pokładzie samolotu wykonującego lot. W ocenie organu żadne z tych zdarzeń nie powstało w następstwie działań lub zaniechań przewoźnika i było nie do przewidzenia. Przewoźnik nie był w stanie wcześniej zdiagnozować powstania usterki ani przewidzieć tego, iż jeden z pasażerów, który nadał bagaż, nie stawi się do wejścia na pokład. Odnośnie do usterki generatora sprężonego powietrza, to przewoźnik miał uzasadnione podstawy, aby przyjąć, iż profesjonalista, jakim jest [...] S.A., o czasie podstawy sprawny generator sprężonego powietrza.

Organ stwierdził, iż postępowanie związane z koniecznością wyładowania bagażu należącego do pasażera, który nie znajdował się na pokładzie samolotu jest prawidłowe i ma na celu przede wszystkim ochronę przed aktami terroru, a tym samym ochronę wartości wyższej jakim jest życie lub zdrowie człowieka – i jako takie nie może być oceniane negatywnie.

W ocenie organu powoduje to, że w niniejszej sprawie należy przyjąć, że pomimo podjęcia wszelkich wymaganych działań przewoźnik nie mógł przeciwdziałać przyczynom opóźnienia lotu. Tym samym uznał, iż okoliczności, które spowodowały opóźnienie lotu, miały charakter nadzwyczajny, a tym samym nie powstało prawo pasażerów do żądania odszkodowania, wobec czego organ również stwierdził brak naruszenia prawa w tym zakresie.

Organ zauważył, że przepisy rozporządzenia nie regulują wszystkich uciążliwych sytuacji, będących przyczyną nie tylko niezadowolenia pasażerów, lecz również powodujących wymierne straty finansowe po ich stronie. Wskazał, że ochrona pasażerów nie jest celem samym w sobie i nie może prowadzić do nadmiernej regulacji ograniczającej wolność gospodarczą przewoźników lotniczych, jednak są oni zobowiązani – zgodnie z podstawowymi zasadami zwykłej uczciwości handlowej – do udzielania swoim klientom wszelkiej pomocy. W ocenie organu rzetelny przewoźnik lotniczy powinien, przewidując pewne okoliczności, takie jak w przedmiotowym przypadku przedwczesny wylot drugiego z lotów łączonych, uniemożliwiać wprowadzanie do systemu rezerwacji ze zbyt krótkim czasem na zmianę samolotu przez osoby będące w transzycie, którym wydano kartę pokładową w pierwszym miejscu odlotu.

Skargi o identycznej treści do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie wnieśli P. W. i K. S. – W., reprezentowani przez profesjonalnego pełnomocnika (sprawa zarejestrowana pod sygnaturą VII SA/Wa 64/15) oraz D. G. – K. i A. W., reprezentowane przez profesjonalnego pełnomocnika (sprawa zarejestrowana pod sygnaturą VII SA/Wa 65/15; na rozprawie w dniu 29 października 2015 r. sprawa ta została połączona do wspólnego rozpoznania i rozstrzygnięcia ze sprawą VII SA/Wa 64/15 i prowadzona pod tą sygnaturą). Zarzucono w nich naruszenie przepisów prawa procesowego:

1. art. 7, art. 77, art. 107 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2013 r. poz. 267, dalej: k.p.a.) poprzez niewyjaśnienie wszystkich

okoliczności niezbędnych do ustalenia prawdy materialnej;

2. art. 6 k.p.a. poprzez brak właściwego zastosowania przepisów prawa, a zwłaszcza poprzez naruszenie wskazanych w zarzutach przepisów prawa materialnego, co uznać należy za złamanie zasady legalizmu;

3. art 15 k.p.a. i naruszenie zasady dwuinstancyjności postępowania, tj. poprzestanie w toku postępowania z wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy na zbadaniu okoliczności wskazanych w decyzji Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego wydanych w pierwszej instancji, a tym samym nierozpoznanie dwukrotnie sprawy administracyjnej w całości okoliczności faktycznych i prawnych, a zwłaszcza co do okoliczności wskazanych w złożonych przez skarżących wnioskach o ponowne rozpatrzenie sprawy;

4. art 138 k.p.a. poprzez utrzymanie w mocy decyzji wydanych przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego pomimo braku rozpatrzenia wszystkich okoliczności faktycznych i prawnych, a zwłaszcza tych okoliczności, na które skarżące wskazały we wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy,

oraz przepisów prawa materialnego:

1. art. 5 ust. 3 w zw. z pkt 14 preambuły rozporządzenia poprzez ich błędne zastosowanie oraz uznanie, że przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności za opóźnienie lotu, podczas gdy przewoźnik nie podjął wszelkich racjonalnych środków do przeciwdziałania awarii sprzętu technicznego uniemożliwiającej uruchomienie silników (w szczególności nie zadbał o uruchomienie silników z odpowiednim wyprzedzeniem w stosunku do planowanego terminu wylotu), jak również awaria spowodowana była przez niezbędny do uruchomienia silników sprzęt należący do podmiotu, przy pomocy którego przewoźnik wykonywał zobowiązanie i za którego działanie ponosi odpowiedzialność względem konsumentów, na rzecz których umowa była wykonywana, a zatem przyczyną awarii nie była okoliczność zewnętrzna, na którą przewoźnik nie miał wpływu, co prowadzi do wniosku, że przesłanki egzoneracyjne wskazane w art. 5 ust. 3 w zw. z pkt 14 preambuły rozporządzenia nie mają zastosowania, a przewoźnik ponosi pełną odpowiedzialność za opóźnienie lotu;

2. art. 7 ust. 1 lit. c rozporządzenia poprzez jego błędne zastosowanie i nieprzyznanie odszkodowania w związku z opóźnieniem lotu wywołanym okolicznościami, za które przewoźnik ponosi odpowiedzialność.

Podnosząc powyższe, skarżący wnieśli o uchylenie zaskarżonej decyzji i wydanie organowi wytycznych zmierzających do orzeczenia o wypłacie odszkodowania przysługującego skarżącym na podstawie art. 7 ust. 1 lit. c rozporządzenia, rozważenie uchylenia decyzji poprzedzających zaskarżoną decyzję oraz o zasądzenie kosztów postępowania.

W odpowiedzi na skargę organ wniósł o jej oddalenie, podtrzymując dotychczas prezentowaną argumentację.

Wojewódzki Sąd Administracyjny w Warszawie zważył, co następuje.

Skarga zasługuje na uwzględnienie.

Głównym argumentem organu, przemawiającym za stwierdzeniem braku naruszenia przepisów rozporządzenia, jest ustalenie, że opóźnienie, które dotknęło pasażerów, wynosiło jedynie 25 minut, a ujawnienie usterki generatora sprężonego powietrza oraz konieczność wyładowania bagażu należącego do pasażera stanowiły nadzwyczajne okoliczności

zwalniające przewoźnika z prawa do odszkodowania.

Nadmienić należy, że nie jest sporne opóźnienie wylotu lotu o oznaczeniu [...] (wynoszące 25 minut) oraz przyczyny tego opóźnienia (usterka generatora sprężonego powietrza oraz konieczność wyładowania bagażu pasażera, który nie znajdował się na pokładzie samolotu).

Organ, ustalając stan faktyczny sprawy, pominął całkowicie brzmienie art. 2 lit. h rozporządzenia, zgodnie z którym "miejsce docelowe" oznacza miejsce lądowania określone na bilecie przedstawionym na stanowisku kontrolnym lub, w przypadku lotów łączonych, miejsce lądowania ostatniego lotu; alternatywne dostępne loty łączone nie są brane pod uwagę, jeżeli zachowany jest planowany czas przylotu.

Skarżący lecieli z [...] do [...], jednak stamtąd o godz. 9:00 mieli odlecieć do [...]. W tej sytuacji należało uznać, że odbyć mieli lot łączony i dopiero przez pryzmat tego ustalenia oceniać, czy doszło do naruszeń przepisów rozporządzenia.

Ponadto, w ocenie Sądu, przyczyny opóźnienia lotu zostały przez organ nieprawidłowo zakwalifikowane jako nadzwyczajne okoliczności, o których mowa w motywie 14 preambuły rozporządzenia.

Przede wszystkim wskazać należy, że przewoźnik lotniczy odpowiada za opóźnienia spowodowane przyczynami leżącymi po stronie firmy, z której usług korzysta przy realizowaniu lotów. Z załączonej do akt sprawy kserokopii dokumentacji wynika, że w dniu [...] października 2013 r. zakończony został przegląd [...] oraz naprawa instalacji elektrycznej zasilania agregatora, a następny wpis dotyczy naprawy rozrusznika turbiny rozpoczętej w dniu [...] grudnia 2013 r., tymczasem objęty postępowaniem lot odbył się [...] listopada 2013 r. W aktach poza kopią pisma [...] z dnia [...] lutego 2014 r. brak jest dokumentów potwierdzających okoliczność przeprowadzania tygodniowych przeglądów sprzętu.

Za nadzwyczajne okoliczności nie można uznać problemu technicznego samolotu, który spowodował odwołanie lotu, jeśli jest następstwem normalnego wykonania działalności przewoźnika. Artykuł 5 ust. 3 rozporządzenia należy interpretować w ten sposób, że problem techniczny, który wystąpił w statku powietrznym, skutkujący odwołaniem lotu, nie jest objęty pojęciem "nadzwyczajne okoliczności" w rozumieniu tego przepisu, chyba że problem ten jest następstwem zdarzeń, które – ze względu na swój charakter lub źródło – nie wpisują się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i nie pozwalają mu na skuteczne nad nimi panowanie (por. wyrok Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości z dnia 22 grudnia 2008 r., sygn. akt C- 549/07). Ponadto w wyroku tym Trybunał orzekł, że okoliczność, iż przewoźnik lotniczy przestrzegał minimalnych wymogów w zakresie przeglądów statku powietrznego, nie może sama w sobie wystarczyć dla wykazania, że ten przewoźnik podjął "wszelkie racjonalne środki" w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia, a w konsekwencji dla zwolnienia go z ciężącego na nim obowiązku wypłacenia odszkodowania.

Zdaniem Sądu, analogiczne podejście należy zastosować w przypadku usterek sprzętu należącego do podmiotów, którymi przewoźnik posłużył się do wykonania lotu. Odmienne przyjęcie zniweczyłoby cel, w jakim wydane zostało rozporządzenie, i umożliwiłoby przewoźnikom unikanie odpowiedzialności poprzez cedowanie jak największej ilości czynności na podmioty trzecie.

Wyładowanie bagażu pasażera, który nie zgłosił się do odprawy, należy do czynności wykonywanych rutynowo i fakt, że nie dokonano tego w czasie, kiedy podstawiany był działający generator sprężonego powietrza, świadczy wyłącznie o poziomie zorganizowania personelu obsługującego lot.

Podsumowując, organ naruszył art. 2 lit. h rozporządzenia poprzez jego niezastosowanie, co stanowiło naruszenie przepisu prawa materialnego mające wpływ na wynik sprawy, a także przepisy postępowania, których naruszenie mogło mieć istotny wpływ na wynik sprawy: art. 7, art. 77 § 1 i art. 80 k.p.a., dokonując ustaleń faktycznych wbrew informacjom wynikającym z zebranego materiału dowodowego lub opierając je na informacjach niespójnych z pozostałymi (kserokopia historii napraw, w której figurowała data [...] grudnia 2013 r.), lub wreszcie opierając się na informacjach wynikających tylko z pisma, nieznajdujących poparcia w innych materiałach (twierdzenie dotyczące cotygodniowych przeglądów). Organ naruszył także art. 15 k.p.a., bowiem ta ostatnia kwestia była podnoszona we wnioskach o ponowne rozpatrzenie sprawy; tak samo organ nie odniósł się do twierdzenia strony, że przewoźnik odpowiada również za okoliczności leżące po stronie osób trzecich.

Skargę pasażerów należy rozpatrzyć, uwzględniając charakter lotu jako lotu łączonego, co wiąże się z ustaleniem czasu, w którym skarżący dotarli do miejsca docelowego.

Mając na uwadze, iż w sprawie nie został dokładnie wyjaśniony stan faktyczny w rozumieniu art. 7 k.p.a. jak również nie został wyczerpująco rozpatrzony cały materiał dowodowy zgodnie z art. 77 § 1 k.p.a., a ponadto decyzja nie odpowiada wymogom art. 107 § 3 k.p.a. Sąd na podstawie art. 145 § 1 pkt 1 c oraz art. 200 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. - Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (Dz.U. Nr 153, poz. 1270 ze zm.) orzekł jak w sentencji wyroku.