

UZASADNIENIE

wyroku z dnia 23 sierpnia 2019 r.

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

W dniu 10 czerwca 2018 roku odbył się rejs powietrzny oznaczony numerem (...) na trasie W. - P., wykonywany przez (...) S. A. z siedzibą w W.. Przyłot samolotu do portu docelowego uległ ponad trzygodzinnemu opóźnieniu. Odległość pomiędzy lotniskiem we W. i portem lotniczym w P. wynosiła ponad 1500 km (okoliczności niezaprzeczone przez pozwanego i jako takie uznane za przyznane).

M. P. spędzał wakacje w Hiszpanii od 10 do 17 czerwca 2018 roku. W wykupionym przez niego pakiecie usług turystycznych znajdował się wyżej wskazany lot z W. do miejsca wypoczynku. Celem odbycia podróży M. P. stawiał się do odprawy pasażerów w wyznaczonym przez przewoźnika terminie (dowód: karta pokładowa - k. 9, zgłoszenie-umowa udziału w imprezie turystycznej – k. 10).

M. P. w dniu 2 lipca 2017 r. zawarł z (...) spółką z ograniczoną odpowiedzialnością w W. (następnie przekształconą w (...) spółkę akcyjną w W.) umowę cesji wierzytelności, na podstawie której przelał na rzecz cesjonariusza wierzytelność związaną z opóźnionym lotem. Pismami z dnia 20 lipca 2018 r. spółka (...) wezwała spółkę (...) do zapłaty odszkodowania za opóźnienie lotu, jednocześnie informując o zawarciu umowy cesji (dowód: umowa cesji – k. 8-8 verte; przedsądowe wezwanie do zapłaty – k. 6; zawiadomienie o zawarciu umowy cesji – k. 7; kserokopia książki nadawczej – k. 13).

Powyższy stan faktyczny został ustalony na podstawie powołanych wyżej kopii dokumentów oraz wydruków. Sąd oddalił wniosek pozwanego o zobowiązanie powoda do przedstawienia oryginału umowy cesji z przyczyn, o których mowa w dalszej części uzasadnienia.

Sąd nie brał pod uwagę wydruków znajdujących się na k. 40-41, dołączonych do sprzeciwu, gdyż nie sposób ustalić kto je sporządził i czy pochodzą z wiarygodnego systemu obsługującego transport lotniczy. Wobec zakwestionowania przez powoda wiarygodności przedłożonych wydruków Sąd nie dokonywał na ich podstawie ustaleń faktycznych.

Sąd zważył, co następuje:

Powództwo zasługiwało na uwzględnienie w przeważającej części.

W niniejszej sprawie zaistniały przesłanki do wydania wyroku na posiedzeniu niejawnym (art. 148¹ § 1 k.p.c.). Na zgromadzony materiał dowodowy złożyły się wyłącznie dokumenty, kopie dokumentów i wydruki. Charakter tych środków dowodowych nie wymaga rozpoznania sprawy na rozprawie celem przeprowadzenia postępowania dowodowego. Ponadto ani powód w pozwie, ani pozwany w sprzeciwie nie żądali przeprowadzenia rozprawy, co także umożliwiło rozpoznanie sprawy na posiedzeniu niejawnym (art. 148¹ § 3 k.p.c. a contrario).

Podstawą uwzględnienia powództwa był art. 7 ust. 1 litera b) 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 (dalej jako: rozporządzenie) w zw. z art. 509 i 510 k.c. Ochrona na podstawie przepisów powołanego rozporządzenia obejmuje nie tylko pasażerów lotów regularnych, ale również pasażerów lotów nieregularnych, w tym także lotów stanowiących część zorganizowanych wycieczek (motyw piąty rozporządzenia). Do celów stosowania prawa do odszkodowania, pasażerów opóźnionych lotów traktuje się jak pasażerów odwołanych lotów (por. Europejski Trybunał Sprawiedliwości w wyroku z dnia 19 listopada 2009 r. w sprawach połączonych C-402/07 i C 432/07).

Pozwany nie kwestionował tego, że lot, którego dotyczył pozew, był odpłatny, a poprzednik prawny powoda stawiał się o czasie do odprawy. Nie kwestionował także samego faktu opóźnienia ani tego, że wyniosło ono ponad 3 godziny. Pozwany de facto w ogóle nie odniósł się w sprzecznie co do tego, że w sprawie spełnione zostały wszystkie przesłanki przyznania odszkodowania z tytułu opóźnionego lotu, o których mowa w rozporządzeniu nr 261/2004. Broniąc się przed żądaniami powoda pozwany podniósł zarzut braku legitymacji czynnej powoda z uwagi na nieudowodnienie zawarcia z pasażerem umowy cesji oraz niedopuszczalność umowy cesji. Ponadto podniósł, że do opóźnienia doszło z powodu nadzwyczajnych okoliczności, których nie był w stanie uniknąć (strajk francuskich służb ruchu lotniczego, który miał wpływ na przeloty w całej Europie).

Jeśli chodzi o zarzut dotyczący braku zawarcia umowy cesji z uwagi na brak własnoręcznego podpisu pasażera, to okazał się on niezasadny. Brak własnoręcznego podpisu cedenta pod umową cesji o tyle nie ma znaczenia, że dla ważności i skuteczności tej umowy nie była obligatoryjna forma pisemna. Wierzytelność poprzednika prawnego powoda nie jest wierzytelnością stwierdzoną pismem, więc jej przelew też nie musi być stwierdzony pismem (art. 511 k.c.). Tak naprawdę strony spornej umowy cesji mogły ją zawrzeć w jakiegokolwiek formie. Skoro forma pisemna nie była konieczna, to siłą rzeczy nie były też konieczne własnoręczne podpisy stron tej umowy i z ich braku nie można wywodzić nieważności czy bezskuteczności przelewu.

Kwestionowana przez pozwanego umowa cesji została zawarta w formie dokumentowej (art. 77² k.c. w zw. z art. 77³ k.c.) w sposób umożliwiający ustalenie osoby cedenta. W samej treści umowy zawarte są imię i nazwisko cedenta, a podpis pod umową nie wskazuje, aby nie był własnoręczny, ponadto w sposób jednoznaczny identyfikuje osobę cedenta. Co bardzo istotne, powód dołączył do pozwu kartę pokładową oraz dokumenty podróży, co w oczywisty sposób prowadzi do domniemania, że dokumenty te otrzymał od samego M. P.. To z kolei tym bardziej uwiarygadnia twierdzenie, że to M. P. złożył podpis pod umową cesji i tym samym ją zawarł. Wyżej wskazanego domniemania pozwany nie obalił, a nawet nie podjął takiej próby. Brak jakiegokolwiek podstaw do przyjęcia, że przedmiotowe dokumenty zostały przez powoda pozyskane nielegalnie i wbrew woli pasażera. Sam pozwany nie złożył na tę okoliczność żadnych wniosków dowodowych. W związku z powyższym Sąd ustalił fakt zawarcia umowy cesji na podstawie dokumentów przedłożonych przez powoda i oddalił wniosek pozwanego o zobowiązanie powoda do złożenia oryginału umowy jako zbędny - także z tego powodu, że umowa została złożona w formie kopii prawidłowo poświadczonej za zgodność z oryginałem przez pełnomocnika powoda, a więc de facto w formie równoznacznej z oryginałem. Tym samym Sąd przyjął przedstawione przez powoda dowody za wystarczającą podstawę do ustalenia, że kwestionowana przez pozwanego umowa cesji została w istocie zawarta. Na marginesie wypada zauważyć, że jeśli pozwany kwestionował zawarcie umowy to zasadne wydaje się zgłoszenie dowodu z zeznań świadka – cedenta na okoliczność tego, czy faktycznie zawarł on rzeczoną umowę. Poza tym jeśli pozwany negował autentyczność podpisu pasażera na umowie, zarzucając, że jest on "sztuczny", to celem wykazania tej okoliczności należałoby wnieść o dopuszczenie dowodu z opinii biegłego z zakresu badania pisma ręcznego. Pozwany nie zgłosił wymienionych wniosków, a Sąd nie znalazł żadnych podstaw do dopuszczenia takich dowodów z urzędu. Jak już wyżej wskazano, przedstawione przez powoda dokumenty stanowiły wystarczającą podstawę ustalenia, że do zawarcia umowy cesji doszło.

Zarzut niedopuszczalności cesji także okazał się niezasadny. Co do zasady wierzytelności mogą być przedmiotem przelewu, chyba że zakazuje tego ustawa (np. art. 449 k.c.), umowa bądź sprzeciwia się temu właściwość zobowiązania. Ostatnie zastrzeżenie dotyczy wierzytelności o charakterze ściśle osobistym (przykładowo – prawo do alimentacji, z wyjątkiem rat już wymagalnych). Ograniczenia ustawowe zbywalności wierzytelności wskazane w art. 509 § 1 k.c. stanowią wyjątek od zasady dopuszczalności rozporządzania wierzytelnością przez wierzyciela. Dla ustalenia istnienia zakazu zbywania danego rodzaju wierzytelności musi istnieć wyraźny przepis ustawy. W wypadku braku takiego przepisu dotyczącego danej kategorii wierzytelności nie można przyjmować zakazu jej zbywania.

Odszkodowanie, o którym mowa w rozporządzeniu 261/2004, tak naprawdę stanowi zryczałtowane odszkodowanie z tytułu nienależytego wykonania zobowiązania przez przewoźnika wykonującego lot (art. 471 k.c.). Wierzytelność z tego tytułu jak najbardziej może być zbyta. Z całą pewnością roszczenie pasażerów z tytułu opóźnionego lotu nie zalicza

się do żadnego z roszczeń wymienionych w art. 444-448 k.c., a więc nie mają do niego zastosowania ograniczenia zbywalności określone w art. 449 k.c. Nie jest to roszczenie ściśle związane z osobą pasażera.

Wykładnia funkcjonalna przepisów rozporządzenia nr 261/2004 (zwłaszcza art. 1) powinna prowadzić do stwierdzenia, że wszelkie zasady wynikające z rozporządzenia stanowią jedynie minimum ochrony pasażerów i nie ograniczają ich praw do dochodzenia pełnego naprawienia ich szkód, w razie gdyby nie znajdowały pokrycia w świetle rozporządzenia nr 261/2004. Artykuł 12 rozporządzenia przewiduje, że akt ten nie narusza praw pasażerów do dochodzenia dalszego odszkodowania. Wykładnia literalna powołanego przepisu wskazuje, że słowo „dalsze” należy interpretować jako wykraczające poza ramy prawne rozporządzenia nr 261/2004. Przepis ten czyni zadość zasadzie pełnego naprawienia szkody obowiązującej w większości systemów prawnych i służy uzupełnieniu stosowania rozwiązań przewidzianych przez rozporządzenie nr 261/2004 w taki sposób, by pasażerowie otrzymali rekompensatę za całość szkód, jakich doznali w wyniku uchybienia przez przewoźnika lotniczego jego zobowiązaniom umownym. Słowo „dalsze” stanowi wskazówkę, że pasażerowie mogą dochodzić uzupełniającego odszkodowania na podstawie innych przepisów prawnych niż przepisy wynikające z rozporządzenia nr 261/2004. Niewątpliwie beneficjentem zryczałtowanego odszkodowania z założenia ma być pasażer, którego lot został faktycznie odwołany lub opóźniony. Brak podstaw do przyjęcia, że roszczenie pasażera o wypłatę zryczałtowanego odszkodowania za odwołanie/opóźnienie lotu ma charakter osobisty, a jego natura sprzeciwia się dopuszczalności przenoszenia w drodze cesji wierzytelności. W szczególności odszkodowanie to nie ma osobistego związku z osobą pasażera, albowiem jego wysokość nie jest kształtowana indywidualnie, odrębnie w stosunku do każdego pasażera, lecz powołane rozporządzenie statuuje generalną zasadę odpowiedzialności przewoźnika, która aktualizuje się przy spełnieniu konkretnych przesłanek enumeratywnie wymienionych w rozporządzeniu. Celem zryczałtowanego odszkodowania jest oczywiście zniwelowanie niedogodności, jakich pasażer doznał podczas podróży w związku z odwołaniem/opóźnieniem lotu. Niemniej zbycie przez pasażera wierzytelności w postaci przysługującego mu zryczałtowanego odszkodowania względem przewoźnika nie powoduje, że cel tego świadczenia nie zostanie osiągnięty. Pasażerowi przysługuje prawo wyboru czy chce dochodzić zapłaty odszkodowania na swoją rzecz, czy też zbyć przedmiotową wierzytelność na rzecz podmiotu trzeciego i uzyskać z tego tytułu rekompensatę.

Odnosnie do kolejnego zarzutu pozwanego - 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 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.

Strajk na który powoływał się pozwany faktycznie mógłby zostać uznany za okoliczność wyłączającą odpowiedzialność pozwanego w niniejszej sprawie, gdyby pozwany udowodnił, że rzeczywiście miał on miejsce. Tymczasem pozwany nie przedstawił jakichkolwiek dowodów wskazujących, że strajk kontrolerów lotu oraz podejmowane w tym zakresie decyzje miały bezpośredni wpływ na terminowość wykonania lotu (...). Podkreślić należy, że ciężar wykazania związku między zdarzeniem nadzwyczajnym a opóźnieniem konkretnego lotu spoczywa na przewoźniku lotniczym. Celem wykazania powyższej okoliczności pozwany przedłożył wydruk, który został nazwany „depeszą (...)” (k. 40). Sąd nie ma wiedzy specjalnej, która pozwoliłaby na prawidłowe odczytanie treści tego wydruku i tym samym ustalenie, czy faktycznie wynikają z niego okoliczności powoływane przez pozwanego. Pozwany w sprzeciwie wprawdzie wyjaśnił, co oznaczają symbole widniejące na wydruku, ale jest oczywiste, że Sąd w tym zakresie nie mógł opierać się na wyjaśnieniach strony - podmiotu jak najbardziej zainteresowanego rozstrzygnięciem w sprawie. Do odczytania wydruku potrzebny był tak naprawdę dowód z opinii biegłego z zakresu lotnictwa cywilnego, którego pozwany nie zgłosił. Z kolei Sąd nie widział podstaw do dopuszczenia takiego dowodu z urzędu w sytuacji, gdy pozwany ma profesjonalnego pełnomocnika procesowego, nadto jest przedsiębiorcą stale mającym do czynienia z tego rodzaju roszczeniami, co dochodzone w niniejszej sprawie. Niezależnie od powyższego trzeba zgodzić się ze stanowiskiem

powoda, że forma w jakiej została złożona rzekoma depesza może świadczyć o przygotowaniu jej na potrzeby procesu. Przedmiotowy wydruk nie zawiera żadnych cech wskazujących na pochodzenie z wiarygodnej instytucji bądź wiarygodnego systemu obsługującego transport lotniczy. Tak naprawdę wydruki o takiej treści jak na k. 40-41 mogły być sporządzone w każdym czasie przez dowolny podmiot. Tym samym nie mogły stanowić dowodów w niniejszej sprawie, a już zwłaszcza wzięwszy pod uwagę, że powód stanowczo kwestionował ich wiarygodność i moc dowodową. Jeśli powód pozostałby bierny wobec twierdzeń pozwanego, wtedy faktycznie można by uznać – wobec braku kwestionowania ze strony powoda – wydruki z k. 40-41 za wystarczający dowód wystąpienia nadzwyczajnych okoliczności, na które powoływał się pozwany. Skoro jednak powód wyraźnie zaprzeczył wiarygodności wydruków przedstawionych przez pozwanego, to na pozwanym spoczywał ciężar przedstawienia dowodów o charakterze obiektywnym; jeśli nie mógł ich uzyskać samodzielnie, to zasadne byłoby wnioskowanie, aby Sąd zwrócił się do konkretnych podmiotów trzecich o stosowne dokumenty czy informacje.

Nawet jednak gdyby uznać przedmiotowe wydruki za wiarygodne i na ich podstawie ustalić, że w okresie istotnym dla sprawy faktycznie miał miejsce strajk francuskich służb lotniczych, to i tak pozwany nie udowodnił związku przyczynowo-skutkowego między tym strajkiem a opóźnieniem konkretnego lotu, o który chodzi w sprawie. Samo powołanie się na strajk bez wykazania jego konkretnego wpływu na terminowość lotu nie było wystarczające do oddalenia powództwa.

Dodatkowo wymaga podkreślenia, że pozwany nie wykazał, że podjął wszelkie dostępne kroki mające na celu uniknięcie lub maksymalne zminimalizowanie opóźnienia lotu. Pozwany nie zgłosił jakichkolwiek wniosków dowodowych zmierzających do udowodnienia, że podjęte zostały próby ograniczenia opóźnienia lotu, które w takim stanie faktycznym stanowiłyby w pełni racjonalne środki.

O odsetkach od należności głównej Sąd orzekł na podstawie art. 481 § 1 i § 2 k.c. w zw. z art. 455 k.c. Powód nie udowodnił, kiedy pozwany otrzymał przedsądowe wezwanie do zapłaty. W tej sytuacji Sąd przyjął, że roszczenie stało się wymagalne dzień po dacie doręczenia pozwanemu odpisu pozwu, co nastąpiło w dniu 5 kwietnia 2019 r. (epo - k. 24) i w związku z tym zasądzone odsetki od dnia 6 kwietnia 2019 r., oddalając żądanie odsetkowe za pozostały okres jako niezasadne.

O kosztach postępowania Sąd orzekł na podstawie art. 100 zd. 2 k.p.c., odstępując od ich stosunkowego rozdzielienia z uwagi na fakt, że powód przegrał sprawę w niewielkiej części. Na koszty procesu poniesione przez powoda, do zwrotu których zobowiązany jest pozwany złożyły się:

- opłata od pozwu w wysokości 30 zł, ustalona na podstawie art. 28 pkt 1 ustawy z 28 lipca 2005 r. o kosztach sądowych w sprawach cywilnych,
- opłata skarbową od pełnomocnictwa w wysokości 17 zł,
- wynagrodzenie pełnomocnika w osobie adwokata 900 zł, ustalone na podstawie § 2 pkt 3 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności adwokackie.

Na podstawie powołanych przepisów Sąd orzekł jak w punkcie III wyroku.

ZARZĄDZENIE

1. doręczyć odpis wyroku wraz z uzasadnieniem pełnomocnikowi pozwanego;
2. akta z korespondencją lub za miesiąc wraz z epo.

Dnia 27 wrze śnia 2019 r.