

**UZASADNIENIE WYROKU Z DNIA 31 LIPCA 2015 ROKU**

**SĄDU REJONOWEGO DLA M. ST. WARSZAWY**

**W (...)**

**1. Stanowiska stron**

Pozwem z dnia 10 września 2013 roku (data stempla pocztowego) powód D. J., reprezentowany przez profesjonalnego pełnomocnika, adwokata dr K. W., wniósł o zasądzenie od pozwanego (...) Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością w W. kwoty 400 Euro wraz z odsetkami ustawowymi naliczanymi od tej kwoty za okres od dnia 3 listopada 2011 roku do dnia zapłaty oraz o przyznanie zwrotu kosztów procesu.

W uzasadnieniu powód wyjaśnił, że dochodzona pozwem kwota stanowi odszkodowanie z tytułu opóźnienia lotu, zaplanowanego na dzień 11 września 2011 roku z portu z W. na lotnisko w H.. Przyłot na lotnisko docelowe był zaplanowany na godz. 16:20, jednakże samolot wystartował z W. ze znacznym opóźnieniem i dotarł na lotnisko w H. 3 godziny i 8 minut po planowanym czasie przylotu. Powód podniósł, iż opóźnienie powyższego lotu było spowodowane niezapewnieniem przez pozwaną spółkę załogi, mogącej wykonać wskazany lot o czasie. Stwierdził ponadto, że przyczyny opóźnienia lotu (...) w dniu 11 września 2011 roku zbadał Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, który decyzją administracyjną z dnia 22 maja 2012 roku stwierdził naruszenie przepisów prawa oraz nałożył dodatkową karę w wysokości 1.500 złotych. Ostateczną i wykonalną decyzją administracyjną z dnia 25 października 2012 roku Prezes (...) (wydaną w skutek wniosku pozwanego o ponowne rozpatrzenie sprawy) potwierdził naruszenie przez (...) Spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W. przepisów prawa w zakresie obowiązku wypłacenia odszkodowania zgodnie z art. 7 rozporządzenia (WE) numer (...). W uzasadnieniu pozwu wskazano także, że skargę złożoną przez pozwaną na powyższą decyzję oddalił – wyrokiem z dnia 22 maja 2013 roku – Wojewódzki Sąd Administracyjny w W., sygn. akt VII Sa/Wa 3004/12, orzekając iż „na przewoźniku lotniczym spoczywa obowiązek takiego zarządzania własnymi zasobami ludzkimi, aby zaplanowany lot odbył się zawsze punktualnie”. Jako podstawę swoich roszczeń powód wskazał art. 7 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 roku ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów (pozew – k. 2-4).

Nakazem zapłaty z dnia 23 września 2013 roku wydanym w postępowaniu upominawczym referendarz sądowy w Sądzie Rejonowym dla m. st. Warszawy w W. orzekł zgodnie z żądaniem pozwu (nakaz zapłaty z 23 września 2013 r., – k. 15).

W dniu 16 października 2013 roku (data prezentaty) pełnomocnik pozwanej wniósł sprzeciw od powyższego nakazu zapłaty, zaskarżając go w całości i wnosząc o odrzucenie pozwu, a w razie nie uwzględnienia tego wniosku – o oddalenie powództwa w całości oraz zasądzenie od powoda na rzecz pozwanej zwrotu kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przewidzianych. W uzasadnieniu sprzeciwu pozwana spółka, reprezentowana przez profesjonalnego pełnomocnika radcę prawnego D. M., podniosła zarzut bezwzględnej niedopuszczalności drogi sądowej i konieczności odrzucenia pozwu, ponieważ sprawa – ze względu na regulacje zawarte w przepisach szczególnych – należy do kompetencji organów administracji i sądów administracyjnych. Podkreśliła, że podstawą roszczenia powoda 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. Zgodnie z art. 16 wskazanego rozporządzenia, a także na podstawie art. 205a ustawy z dnia 03 lipca 2002 roku Prawo lotnicze, nadzór nad przestrzeganiem przepisów rozporządzenia i rozpatrywanie skarg, o których mowa w art. 16, należy do kompetencji Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Wskazała także, że zgodnie z obowiązującymi przepisami Prezes (...) w drodze decyzji administracyjnej określa obowiązek i termin usunięcia naruszenia art. 7 rozporządzenia, przewidującego

obowiązek wypłaty ryczałtowego odszkodowania, co jest bezpośrednim zobowiązaniem przewoźnika do wypłaty odszkodowania na rzecz pasażerów. Zdaniem pozwanej spółki wskazane powyżej przepisy rozporządzenia oraz Prawa lotniczego ustanowiły szczególny, wyłączny tryb rozpatrywania skarg pasażerów, tj. przez organ administracyjny Prezesa (...), a kontrolę prawidłowości decyzji administracyjnych sprawują sądy administracyjny. Wskazała także, że decyzja Prezesa (...) podlega egzekucji na podstawie przepisów Kodeksu postępowania cywilnego, jednakże zgodnie z art. 205b ust. 6 Prawa lotniczego, może to dotyczyć wyłącznie egzekucji ryczałtowych odszkodowań przez pasażerów przeciwko przewoźnikom na podstawie art. 777 § 3 k.p.c. Pozwana spółka podniosła także, z ostrożności procesowej, zarzut względnej niedopuszczalności drogi sądowej – skutkującej odrzuceniem pozwu – wskazując, iż w sprawie powoda toczy się postępowanie przed Prezesem (...), wszczęte przez tego samego pełnomocnika w listopadzie 2012 roku i dotyczące 65 pasażerów tego samego rejsu. Pozwany argumentował, iż wszczynając niniejszy proces powód dąży do uzyskania drugiego tytułu egzekucyjnego dotyczącego tego samego roszczenia w sytuacji, gdy w postępowaniu przed Prezesem (...) została wydana decyzja w I instancji, od której przewoźnik wniósł wniosek o ponowne rozpatrzenie. Kolejny zarzut pozwanej dotyczył przedawnienia roszczeń zgłaszanych przez powoda, bowiem zgodnie z art. 778 k.c. (kwestia przedawnienia roszczenia o ryczałtowe odszkodowanie nie jest uregulowana w przywołanym wcześniej rozporządzeniu, Prawie lotniczym i Konwencji Montrealskiej), roszczenia z umowy przewozu osób przedawniają się z upływem roku od dnia wykonania przewozu, a gdy przewóz nie został wykonany – od dnia, kiedy miał być wykonany. Ponieważ przewóz objęty pozwem został wykonany w dniu 11 września 2011 roku, a w ciągu roku po tej dacie nie została dokonana żadna czynności skutkująca przerwaniem biegu przedawnienia, roszczenie przedawniło się w dniu 11 września 2012 roku. Pozwana podniosła także z ostrożności procesowej, iż w przedmiotowej sprawie zachodzą nadzwyczajne okoliczności zwalniające z obowiązku wypłaty odszkodowania na podstawie wskazanego wcześniej rozporządzenia. Bezpośrednią przyczyną nieznacznego opóźnienia rejsu były – niezależne od przewoźnika – zakłócenia komunikacyjne na terenie miasta W., związane z odbywającym się w tym dniu Kongresem (...) oraz M., co spowodowało znaczne wydłużenie czasu dojazdu załóg z i na lotnisko. Powyższe imprezy miały zdaniem pozwanej spowodować konieczność zarezerwowania hoteli dla załóg w znacznej odległości od lotniska (W.) w związku z nadzwyczajnym obłożeniem tego typu obiektów w mieście. Pozwana zakwestionowała także żądanie zasądzenia odsetek wskazując, iż w przedmiotowej sprawie brak jest podstaw do ich naliczenia na podstawie art. 359 § 1 k.p.c. lub 481 k.c., gdyż świadczenie dochodzone pozwem nie jest zobowiązaniem pieniężnym w rozumieniu tego przepisu. Ponadto, w rozporządzeniu (WE) nr 261/2004 brak jest przepisu szczególnego ustanawiającego uprawnienie do żądania odsetek (sprzeciw od nakazu zapłaty k. 21-28).

Postanowieniem z dnia 27 listopada 2013 roku, sygn. akt II C 2491/13, Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w W. odmówił odrzucenia pozwu (postanowienie z dnia 27 listopada 2013 r., – k. 47-48).

W dniu 19 grudnia 2013 roku (data stempla pocztowego) pełnomocnik pozwanego wniósł zażalenie na postanowienie z dnia 27 listopada 2013 r., sygn. akt. II C 2491/13 zarzucając temu orzeczeniu naruszenie prawa procesowego, poprzez błędne uznanie, iż w sprawach tożsamyh z przedmiotem niniejszego postępowania nie jest wyłączona droga sądowa (zażalenie k. 71-86).

Postanowieniem z dnia 20 stycznia 2014 roku, sygn. akt II C 2491/13, Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w W. zawiesił na podstawie art. 177 § 1 pkt 1 k.p.c. postępowanie, do czasu prawomocnego zakończenia postępowania V Cz 3671/13, toczącego się przed Sądem Okręgowym w Warszawie. W sprawie tej Sąd Okręgowy zdecydował się zadać Sądowi Najwyższemu pytanie prawne o dopuszczalność drogi sądowej (postanowienie sygn. akt II C 2491/13 k. 102).

Postanowieniem z dnia 21 sierpnia 2014 roku, sygn. akt II C 2491/13 Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w W. podjął zawieszono postępowanie (postanowienie sygn. akt II C 2491/13 k. 108).

W dniu 27 września 2014 roku pełnomocnik pozwanej wniósł pismo procesowe, popierając zażalenie na postanowienie Sądu Rejonowego dla m. st. Warszawy w W. z dnia 27 listopada 2013 roku sygn. akt II C 2491/13. Podniósł, iż należność główna objęta niniejszym postępowaniem została zaspokojona w wyniku postępowania przed Prezesem (...). Wskazała także, iż pozew w niniejszym postępowaniu winien być odrzucony, gdyż nie jest dopuszczalne prowadzenie przed

Sądem i organem administracji postępowania w tym samym przedmiocie (pismo procesowe z dnia 27 września 2014 r., k. 114-115)

Ostatecznie, na skutek zażalenia wniesionego przez pozwanego na postanowienie Sądu Rejonowego dla m. st. Warszawy w W. z dnia 27 listopada 2013 roku, Sąd Okręgowy w Warszawie V Wydział Cywilny Odwoławczy postanowieniem z dnia 9 kwietnia 2015 r. w sprawie o sygn. akt V Cz 1153/15 oddalił zażalenie (postanowienie z dnia 9 kwietnia 2015 r., k. 137).

Pismem procesowym z dnia 06 lipca 2015 roku pełnomocnik powoda cofnął pozew w zakresie należności głównej ze względu na jej zaspokojenie przez pozwanego, po wytoczeniu powództwa oraz podtrzymał powództwo w pozostałym zakresie, to jest żądanie przyznania odsetek zwłoki i zasądzenia kosztów procesu (pismo procesowe z dnia 6 lipca 2015 r., k. 151-152).

Na rozprawie w dniu 31 lipca 2015 roku pełnomocnicy stron podtrzymali swoje dotychczasowe stanowiska, z tym że pełnomocnik powoda, odpierając zarzut przedawnienia sformułowany przez pełnomocnika pozwanego, wskazał, że w sprawie V Ca 1223/15 Sąd Okręgowy w Warszawie przyjął dziesięcioletni termin przedawnienia tego rodzaju roszczeń (protokół rozprawy z dnia 31 lipca 2015 r., – k.157).

## **2. Stan faktyczny**

W dniu 11 września 2011 roku na terenie miasta W. odbywał się 29-ty M., a także (...) Kongres (...) 2011 (okoliczność bezsporna).

W dniu 11 września 2011 roku – lotem realizowanym przez (...) Spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W., numer lotu (...) – z W. do H. wyleciał D. J.. Czas przylotu samolotu na lotnisko docelowe w H. został zaplanowany na godz. 16:20. Ze względu na opóźnienie startu samolotu z W., przylot do H. nastąpił o godz. 19:28, a zatem 3 godziny i 8 minut po planowanym czasie przylotu (okoliczność bezsporna).

D. J., reprezentowany przez Kancelarię (...) Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w K. i adwokata K. W. złożył w dniu 26 października 2011 roku (...) Spółce z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W. reklamację i wezwał ją do zapłaty odszkodowania za opóźnienie lotu o numerze L. (...) z W. do H. z dnia 11 września 2011 roku w terminie 7 dni od otrzymania wezwania (dowód z dokumentu: zgłoszenie reklamacji wraz z wezwaniem do zapłaty – k. 7-9).

Decyzją z dnia 25 października 2012 roku o sygn. ULC-KOPP/0263-189/12 Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego utrzymał w mocy decyzję z dnia 22 maja 2012 roku o sygn. ULC-KOPP/0262-00006/04/12 stwierdzającą naruszenie przez przewoźnika lotniczego (...) Spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W. postanowień art. 7 ust. 1 lit. b w związku z art. 6 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 261/2004, ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, w odniesieniu do lotu nr (...), planowanego do wykonania w dniu 11 września 2011 roku na trasie W. – H. oraz nakładającą na przewoźnika karę pieniężną za naruszenie tego przepisu w wysokości 1.500 złotych (dowód z dokumentu: decyzja Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 25 października 2012 roku k. 10-12).

Decyzją z dnia 05 września 2013 roku o sygn. (...)K. (...) (...) - (...) Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego stwierdził naruszenie przez przewoźnika lotniczego (...) Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W. postanowień art. 7 ust. 1 lit. b w zw. z art. 6 rozporządzenia w stosunku do pasażerów D. J. i innych, określając obowiązek wypłacenia na rzecz wskazanych w decyzji pasażerów odszkodowań w wysokości 400 Euro dla każdego z nich w terminie 14 dni od dnia uprawomocnienia się decyzji, a także nakładając na przewoźnika karę pieniężną za naruszenie przepisów rozporządzenia w wysokości 65.000 złotych. Przedmiotowej decyzji Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w W. nadał klauzule wykonalności w dniu 25 lipca 2014 r. (dowód z dokumentu: decyzja Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 05 września 2013 roku k. 38-41, postanowienie z dnia 25 lipca 2014 r. o nadaniu klauzuli wykonalności, k. 116 – 117)

W dniu 18 sierpnia 2014 roku Komornik sądowy przy Sądzie Rejonowym dla Warszawy P. w W. zakończył postępowanie egzekucyjne w sprawie Km 5698/14, prowadzone na podstawie opisanego wyżej tytułu wykonawczego. Roszczenie powoda zostało w tym trybie zaspokojone zgodnie z treścią tytułu (administracyjnego), czyli bez odsetek, (postanowienie o zakończeniu egzekucji, k. 120-122).

Przyczyną opóźnienia lotu były zakłócenia komunikacyjne na terenie miasta W., związane z odbywającym się w tym dniu Kongresem (...) oraz M., co spowodowało znaczne wydłużenie czasu dojazdu załóg z i na lotnisko (okoliczność niesporna, wydruki, k. 42-45). Z powodu obu imprez i braku miejsc we (...) hotelach pozwany zarezerwował miejsca dla członków załóg w znacznej odległości od lotniska (w W.), (okoliczności niesporne).

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie dowodu z niekwestionowanych co do formy i treści dokumentów, zgromadzonych w aktach sprawy, których autentyczność i zgodność z rzeczywistym stanem rzeczy nie budziła wątpliwości oraz twierdzeń przyznanych wprost albo niezaprzeczonych przez strony, na podstawie art. 229 k.p.c. i 230 k.p.c. Zgodnie bowiem z art. 229 k.p.c. nie wymagają dowodu fakty przyznane w toku postępowania przez stronę przeciwną, jeżeli przyznanie nie budzi wątpliwości co do swej zgodności ze stanem rzeczywistym, a w myśl art. 230 k.p.c., 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.

Zasługuje na podkreślenie, że stan faktyczny niniejszej sprawy był w istocie niesporny, zaś rozbieżności dotyczyły zagadnień prawnych /przedawnienia roszczenia, istnienia roszczenia odsetkowego oraz istnienia (bądź nie) nadzwyczajnych okoliczności, uwalniających pozwanego od odpowiedzialności za skutki opóźnionego o ponad 3 godziny lotu/, które zostaną omówione w toku dalszych rozważań.

### **3. Uzasadnienie prawne i motywacja rozstrzygnięcia**

Powództwo zasługiwało na uwzględnienie w części, w jakiej nie zostało cofnięte.

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. b) rozporządzenia nr 261/04, w przypadku odwołania do powyższego artykułu, pasażerowie otrzymują odszkodowanie w wysokości 400 EUR dla wszystkich lotów wewnątrzspółnotowych dłuższych niż 1.500 kilometrów i wszystkich innych lotów o długości od 1.500 do 3.500 kilometrów.

Ponadto, w art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/04 wskazano, że przewoźnik zwolniony jest obowiązku wypłaty rekompensaty, jeżeli może dowieść, iż odwołanie lotu zostało spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć mimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków.

Jak orzekł Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej w wyroku w sprawach połączonych C-402/07 i C-432/07, „Artykuły 5, 6 i 7 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że do celów stosowania prawa do odszkodowania pasażerów opóźnionych lotów można traktować jak pasażerów odwołanych lotów oraz że mogą oni powoływać się na prawo do odszkodowania przewidziane w art. 7 tego rozporządzenia, jeżeli z powodu tych lotów poniosą stratę czasu wynoszącą co najmniej trzy godziny, czyli jeżeli przybędą do ich miejsca docelowego co najmniej trzy godziny po pierwotnie przewidzianej przez przewoźnika lotniczego godzinie przylotu. Niemniej takie opóźnienie nie rodzi po stronie pasażerów prawa do odszkodowania, jeżeli przewoźnik lotniczy jest w stanie dowieść, że odwołanie lub 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”.

Mając na uwadze związanie sądów krajowych wykładnią aktów Unii Europejskiej sformułowaną przez Europejski Trybunał Sprawiedliwości, wyżej przytoczone regulacje stanowią normatywną podstawę roszczenia powoda.

Przekładając powyższe regulacje na grunt niniejszej sprawy Sąd uznał, że pozwana Spółka nie wykazała faktu zaistnienia żadnej z okoliczności pozwalającej stwierdzić, by opóźnienie lotu (...) z 11 września 2011 roku było spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych i niezależnych od przewoźnika okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków.

Planowanie czasu pracy załóg, ich odpoczynku, rozlokowania w hotelach (w tym wybór konkretnych hoteli), czasu dojazdów z hoteli na lotniska, celem obsługi kolejnego rejsu należy do normalnej działalności przewoźnika lotniczego, a wszelkie problemy z tym związane są wliczone w ryzyko prowadzonej działalności pozwanej. W ocenie Sądu nie można uznać za nadzwyczajną okoliczność trudności z zarezerwowaniem bliższego hotelu dla załogi. Imprezy masowe organizowane w dużych miastach również nie są czymś nagłym i nadzwyczajnym, a problemy jakie mogą wywołać są łatwe do przewidzenia i uwzględnienia w planowaniu pracy, w szczególności jeżeli jak w niniejszym przypadku zostały z dużym wyprzedzeniem zapowiedziane. Pozwany prowadzi działalność zawodową, dysponuje więc doświadczeniem i powinien przejawiać szczególną staranność. Nie do przyjęcia jest argumentacja, aby profesjonalista – wiedząc o planowanych masowych imprezach – nie mógł przewidzieć z wyprzedzeniem trudności komunikacyjnych (paraliżu) miasta i wzmózonego obłożenia lokalnych hoteli. To, że zamiast z wyprzedzeniem zarejestrować hotele w pobliżu lotniska, rezerwuje je zbyt późno i w odległym W., nie jest w żadnym wypadku okolicznością uwalniającą od odpowiedzialności, lecz świadczy raczej o logistycznej lekkomyślności. Ostatecznie organizacja pracy załóg należy do zadań ściśle zależnych od przewoźnika, w tym do jego obowiązków należy zapewnienie ewentualnego zastępstwa dla spóźnionych lub zdekompletowanych z jakichkolwiek przyczyn załóg. Podkreślenia wymaga, iż przewoźnik nie wskazał, jakie racjonalne środki podjął w celu zapobieżenia opóźnieniu. W związku z powyższym należy stwierdzić, iż nie wystąpiły wyszczególnione w art. 5 ust. 1 lit. c rozporządzenia okoliczności egzoneracyjne.

Przewoźnika obciąża ryzyko negatywnych konsekwencji, jakie niesie za sobą nieobecność spóźniającego się pracownika w ramach tzw. „ryzyka pracodawcy”. W uzasadnieniu przywołanego już wyroku Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości podkreślono, że nadzwyczajne okoliczności zwalniające przewoźnika z obowiązku wypłaty stosownego odszkodowania mogą zaistnieć w szczególności w przypadku destabilizacji politycznej, warunków meteorologicznych, zagrożenia bezpieczeństwa, nieoczekiwanych wad mogących wpłynąć na bezpieczeństwo lotu oraz strajków mających wpływ na działalność przewoźnika. Choć jest to otwarty katalog i pojawić się mogą inne sytuacje uzasadniające zwolnienie przewoźnika od obowiązku wypłaty zryczałtowanego odszkodowania, to jednak zawsze muszą mieć one w stosunku do przewoźnika lotniczego charakter zewnętrzny.

Przenosząc powyższe rozważania na grunt niniejszej sprawy Sąd stwierdził, że pozwana wykazując wystąpienie opóźnienia lotu z powodu utrudnień komunikacyjnych, które opóźniły przybycie na lotnisko członków załogi, w żaden sposób nie wykazała, aby powyższe zdarzenia i czynności były „następstwem tych nadzwyczajnych okoliczności”.

Należy wskazać, że 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). W odniesieniu zaś do mającej miejsce nieobecności członków załogi lotu, pozwana nie wykazała, aby jej wystąpienie tej sytuacji wynikało z nadzwyczajnych okoliczności, bowiem jak wskazano powyżej, mieści się to w ramach tzw. „ryzyka pracodawcy”. Konieczność chociażby znalezienia zastępstwa jest zwyczajną okolicznością w takich sytuacjach, zaś za nadzwyczajną okoliczność nie można uznać sytuacji powstałej w trakcie normalnych czynności wykonywanych przez przewoźnika lotniczego.

Zarzut przedawnienia roszczenia nie zasługuje na uwzględnienie, albowiem termin przedawnienia ryczałtowego odszkodowania, uregulowanego w art. 7 rozporządzenia nr 261/04 nie podlega przedawnieniu rocznemu, lecz – zdaniem Sądu Rejonowego - dwuletniemu – zgodnie z art. 35 ust. 1 Konwencji montrealskiej (Konwencja o ujednoczeniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, sporządzona w M. dnia 28 maja 1999 r.): Prawo dochodzenia odszkodowania wygasa, jeżeli powództwo nie zostało wniesione w okresie dwóch lat, licząc od dnia przybycia do miejsca przeznaczenia lub od dnia, w którym statek powietrzny powinien był przybyć, albo od dnia, w którym przewóz został zatrzymany. Na przepis ten, jako ewentualną alternatywę przedawnienia uregulowanego w art. 778 k.c., wskazał Sąd Najwyższy, uzasadniając postanowienie z dnia 21 sierpnia 2014 r., III CZP 44/14.

W Kodeksie cywilnym roszczenia z umowy przewozu osób przedawniają się po roku od dnia wykonania przewozu, a gdy przewóz nie został wykonany – od dnia, kiedy miał być wykonany (art. 778 k.c.). Polska ratyfikowała jednak konwencje: (...) – 12 października 1929 roku oraz montrealską – 9 grudnia 1999 roku, a te przewidują dwuletni termin przedawnienia tożsamy rodzajowo roszczeń. Ratyfikowane umowy międzynarodowe mają pierwszeństwo przed ustawami, (art. 91 ust. 2 Konstytucji RP), dlatego polski pasażer ma dwa lata (a nie jeden rok) na dochodzenie odszkodowania od przewoźnika za odwołany lub opóźniony lot.

Powyższą argumentację wspiera ugruntowane stanowisko Trybunału Sprawiedliwości UE: w interesie pewności prawa jest wprowadzenie rozsądnych terminów dochodzenia roszczeń, co do których nie można twierdzić, by powodowały, że uzyskanie zaspokojenia roszczenia jest niemożliwe lub nadmiernie utrudnione (por. wyroki TS z dnia 17 listopada 1998 r., C-228/96, A. S. i z dnia 17 czerwca 2004 r., C-30/02, (...) S.A.).

Godzi się zauważyć, że dwuletni termin przedawnienia przyznał pasażerowi Sąd Okręgowy w Poznaniu, w wyroku z 24 stycznia 2014 roku, sygn. akt XV Ca 1490/13: „Sąd Rejonowy przyjął 2-letni termin przedawnienia, wynikający z art. 35 Konwencji o ujednoczeniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego sporządzonej w M. w dniu 28.05.1999r. ( Dz.U. z 2007r. Nr 37, poz. 235 ). Apelacja nie dostarcza żadnych argumentów podważających to rozwiązanie i wskazujących na potrzebę stosowania – jako właściwego w tym wypadku – art. 778 k.c., który przewiduje roczny termin przedawnienia. Z art. 775 k.c. wynika, że zawarte w Kodeksie cywilnym przepisy dotyczące umowy przewozu stosuje się tylko o tyle, o ile przewóz danym środkiem transportu nie jest uregulowany odrębnymi przepisami. Oznacza to, że przepisy te mają jedynie subsydiarne znaczenie i znajdują zastosowanie, gdy określony rodzaj transportu nie został uregulowany innymi przepisami, w tym również aktami prawa międzynarodowego (por. m.in. J. Jezioro [w:] E.Gniewek (red.) Kodeks cywilny, Komentarz, Tom II, Warszawa 2004, s. 460; M. Sychowicz [w:] G. Bieniek (red.) Komentarz do Kodeksu cywilnego, Zobowiązania, Tom 2, Warszawa 2005, s. 506, 510-512; M.Stec [w:] J. Rajski (red.) System Prawa Prywatnego, Tom 7, Warszawa 2011, s. 812 i nast. ). W konwencji montrealskiej unormowano m.in. międzynarodowy transport lotniczy osób. Konwencja ta została ratyfikowana w dniu 6.10.2005r. za uprzednią zgodą wyrażoną w ustawie (por. oświadczenie rządowe z dnia 16.10.2006r. w sprawie mocy obowiązującej..., Dz.U. z 2007r. Nr 37, poz. 236; ustawę z dnia 17.06.2005r. o ratyfikacji..., Dz.U. 2005r. Nr 150, poz. 1237 ), co sprawia, że nie tylko stanowi część krajowego porządku prawnego i jest bezpośrednio stosowana, ale i ma pierwszeństwo przed każdą ustawą, której nie da się z nią pogodzić (art. 91 ust. 1 i 2 Konstytucji ). We wspomnianym art. 35 konwencji wyznaczono 2-letni termin do dochodzenia ogólnie ujmowanego roszczenia o odszkodowanie. Za roszczenie takie należy uznać również żądanie zapłaty odszkodowania na podstawie art. 7 rozporządzenia nr 267/2004. Wprawdzie w orzecznictwie ETS zwraca się uwagę na pewne różnice w prawnej konstrukcji świadczeń odszkodowawczych przewidzianych w konwencji montrealskiej i rozporządzeniu, to jednak istota i kompensacyjna

funkcja tych świadczeń (sprowadzająca się do wyrównania różnych uszczerbków powstałych po stronie pasażerów m.in. w związku z opóźnieniem w przewozie ) jest bez wątpienia zbieżna. Przemawia to za przyjęciem w obu przypadkach analogicznych reguł przedawnienia roszczeń”.

Dwuletni, zgodny z prawem krajowym, termin dochodzenia roszczeń opartych na art. 7 rozporządzenia nr 261/04 został natomiast dotrzymany i wykazany.

Nota bene gdyby nawet podważyć argumentację prowadzącą do wniosku, że przedawnienie roszczeń pasażera względem przewoźnika wynosi dwa lata, to należałoby przyjąć ogólne reguły przedawnienia, rządzące krajowym prawem cywilnym, w konsekwencji termin przedawnienia tego rodzaju roszczeń wynosiłby aż dziesięć lat, stosownie do treści przepisu art. 118 k.c. (vide wyrok Sądu Okręgowego w Warszawie w sprawie V Ca 1223/15, przywoływany przez pełnomocnika powoda).

Zgodnie z tym, co zostało już wyżej wskazane, pismem procesowym z dnia 06 lipca 2015 roku pełnomocnik powoda cofnął pozew o zapłatę (wyegzekwowanej przez komornika) kwoty głównej (400 Euro) oświadczając, iż pozwana po wytoczeniu powództwa spełniła w tym zakresie świadczenie, tym samym wierzyciel został zaspokojony. Powództwo w zakresie zapłaty odsetek od kwoty głównej od dnia 03 listopada 2011 roku do dnia zapłaty zostało podtrzymane, przy czym doprecyzowano dzień faktycznego zaspokojenia wierzyciela na 18 sierpnia 2014 roku.

Zgodnie z art. 203 § 1 k.p.c. pozew może być cofnięty bez zezwolenia pozwanego aż do rozpoczęcia rozprawy, a jeżeli z cofnięciem połączone jest zrzeczenie się roszczenia- aż do wydania wyroku. Sąd może uznać za niedopuszczalne cofnięcie pozwu, zrzeczenie się lub ograniczenie roszczenia tylko wtedy, gdy okoliczności sprawy wskazują, że wymienione czynności są sprzeczne z prawem lub zasadami współżycia społecznego albo zmierzają do obejścia prawa (§ 4). W myśl art. 355 § 1 k.p.c. Sąd wydaje postanowienie o umorzeniu postępowania jeżeli powód ze skutkiem prawnym cofnął pozew lub jeżeli wydanie wyroku stało się z innych przyczyn zbędne lub niedopuszczalne.

Mając na uwadze że powód skutecznie cofnął pozew w zakresie żądania zapłaty kwoty 400 Euro, należało w tej części umorzyć postępowanie, co Sąd uczynił w punkcie pierwszym wyroku.

Odnosząc się natomiast do roszczenia o zapłatę odsetek za zwłokę, Sąd uznał roszczenie powoda za uzasadnione.

Nie ulega wątpliwości, że roszczenia powoda formułowane wobec przewoźnika lotniczego miały charakter ryczałtowego odszkodowania. Owszem, mogło być ono dochodzone dwutorowo, wedle zasady przemienności drogi sądowej, co jednakowoż tego odszkodowawczego charakteru nie zmienia. Warto w tym miejscu podkreślić, że odsetek, jako instytucji prawa cywilnego, można dochodzić wyłącznie w drodze procesu cywilnego, albowiem Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego – jako organ administracji – nie jest kompetentny do ustalania i przyznawania świadczeń akcesoryjnych (odsetek cywilnoprawnych). Odszkodowanie jest co do zasady świadczeniem w swej istocie bezterminowym, wymagającym do powstania stanu wymagalności wezwania do zapłaty. Co więcej dochodzone przez powódkę ryczałtowe odszkodowanie ma charakter zobowiązania ab initio pieniężnego, którego źródłem jest przepis prawa (Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 roku ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów). Żaden natomiast przepis prawa nie pozbawia powódki uprawnienia do żądania odsetek od dochodzonego przez nią świadczenia. To, że prawodawca europejski milczy w tej kwestii nie oznacza, że wyłącza w tym przypadku wobec przewoźnika lotniczego skutki zwłoki, które nota bene znane wszystkim porządkom prawnym państw członkowskich UE. Uzasadniając uchwałę w sprawie III CZP 113/13 z 7 lutego 2014 r. Sąd Najwyższy nie zanegował prawa pasażerów opóźnionego lotu do żądania na drodze sądowej także odsetek od dochodzonego odszkodowania. Gdyby taka właśnie była wola prawodawcy wymagałaby wyraźnego wyartykułowania w treści Rozporządzenia. Byłby to w istocie precedensowy wyjątek, tymczasem wyjątków nie można interpretować rozszerzająco, ani tym bardziej domniemywać. Co więcej, taka interpretacja byłaby niezgodna z motywami Rozporządzenia i pozostawałaby w sprzeczności z jego założeniami, wyartykułowanymi w preambule. Rozporządzenie zostało wydane w celu ochrony praw pasażerów, o czym świadczy chociażby ryczałtowość odszkodowania, zwalniająca z obowiązku dowodzenia wysokości szkody. Byłoby sprzeczne z ratio legis rzeczzonego

Rozporządzenia pozbawienie pasażerów prawa żądania odsetek od świadczenia spełnionego w warunkach zwłoki, gdyż de facto pozwalałoby to przewoźnikowi nieograniczone w czasie uchylać się od obowiązku świadczenia bez żadnych negatywnych konsekwencji. Taka interpretacja, preferowana przez pozwaną, pozbawiałaby Rozporządzenie (WE) 621/2004 jego gwarancyjnego dla pasażerów, a dyscyplinującego dla przewoźników charakteru. Nawet z faktu, że w niektórych aktach prawa wspólnotowego wprost mówi się o roszczeniu odsetkowym, w innych zaś nie ma o nim wzmianki nie oznacza, że pewne kategorie podmiotów pozbawione są uprawnień do rekompensowania skutków zwłoki w formie zapłaty odsetek. Taka interpretacja nie uwzględnia różnych technik redagowania wspólnotowych aktów prawnych, a przede wszystkim bagatelizuje fakt, że wszelkie ograniczenia praw podmiotowych muszą mieć swoją podstawę prawną. Nie ma żadnego racjonalnego i przekonującego uzasadnienia dla nierównego traktowania przewoźników kolejowych i przewoźników lotniczych oraz pasażerów tychże przewoźników (brak istotnej cechy różnicującej status tych podmiotów).

Nie może być akceptacji dla trzyletniej zwłoki ze spełnieniem wymagalnego świadczenia, stwierdzonego – co do należności głównej – ostateczną decyzją administracyjną i pozbawienia wierzyciela prawa do kompensacji skutków nieuzasadnionego opóźnienia w postaci odsetek. Taka interpretacja pozbawiałaby stosunek cywilnoprawny cechy równości stron, albowiem dłużnik (przewoźnik lotniczy) mógłby dowolnie długo i w zasadzie bez negatywnych konsekwencji przedłużać okres wypłaty zryczałtowanego odszkodowania na rzecz wierzyciela (pasażera).

Stronę powodową obciążał obowiązek wykazania roszczenia odsetkowego co do zasady oraz co do wymagalności roszczenia dochodzonego pozwem w konkretnej dacie. W niniejszej sprawie zapadalność roszczeń musiałoby nastąpić najpóźniej w dniu 02 listopada 2011 r., skoro powódka żądała odsetek od dnia 03 listopada 2011 r. Strona pozwana kwestionowała żądanie odsetkowe w całości, co aktualizowało obowiązek dowodowy powódki. Temu obowiązkowi, zdaniem Sądu, powódka sprostała. Powódka wykazała, że złożyła pozwanej pismo zawierające reklamację wraz z wezwaniem do zapłaty z dnia 26 października 2011 r. Jak wynika z adnotacji na wezwaniu do zapłaty, załączonym przez stronę powodową (k. 7), pozwana wezwanie do zapłaty otrzymała w dniu 26 października 2011 r., a zatem od tej daty należy liczyć udzielony termin na spełnienie świadczenia (7 dni od otrzymania pisma). Termin ten zatem upłynął w dniu 02 listopada 2011 r., zaś w dniu 03 listopada 2011 r. pozwana popadła w opóźnienie w spełnieniu świadczenia. Natomiast spełnienie świadczenia przez pozwaną nastąpiło w dniu 18 sierpnia 2014 r., blisko trzy lata po powstaniu stanu wymagalności.

Odnosząc się do powyższych ustaleń, w przedmiotowej sprawie rozstrzygnięcie w zakresie odsetek ustawowych znajduje oparcie w art. 481 k. c., zgodnie z którym jeżeli dłużnik opóźnia się ze spełnieniem świadczenia pieniężnego, wierzyciel może żądać odsetek za czas opóźnienia, chociażby nie poniósł żadnej szkody i chociażby opóźnienie było następstwem okoliczności, za które dłużnik odpowiedzialności nie ponosi (§ 1), przy czym, jeżeli stopa odsetek nie była z góry oznaczona, należą się odsetki ustawowe (§ 2 zdanie pierwsze). Mając powyższe na uwadze, Sąd uznał za zasadne zasądzenie na rzecz powódki od pozwanej odsetek ustawowych za opóźnienie w spełnieniu świadczenia od kwoty 400 euro (czterysta euro) od dnia 03 listopada 2011 r. do dnia zapłaty tj. 18 sierpnia 2014 r.

O kosztach postępowania Sąd orzekł na podstawie art. 98 k.p.c. Przepis ten statuuje dwie podstawowe zasady rozstrzygania o kosztach procesu: zasadę odpowiedzialności za wynik procesu, zgodnie z którą strona przegrywająca zobowiązana jest zwrócić swojemu przeciwnikowi poniesione przez niego koszty procesu oraz zasadę kosztów niezbędnych i celowych. W wypadku natomiast umorzenia postępowania ustalenie strony wygrywającej i przegrywającej, uzależnione jest od przyczyny, jaka spowodowała potrzebę wydania tego rodzaju postanowienia. W niniejszej sprawie cofnięcie pozwu nastąpiło wskutek zapłaty przez pozwaną kwoty dochodzonej pozwem.

Powszechnie przyjmuje się, że zasadą jest, iż w sytuacji cofnięcia pozwu, obowiązkiem zwrotu kosztów procesu obciążany jest powód bez względu na przyczynę cofnięcia. Jeżeli jednak pozwana dała powód do wytoczenia powództwa, to zaspokojenie przez nią roszczenia w toku procesu należy traktować jako równoznaczne z przegraniem procesu (por. orzeczenie Sąd Najwyższego z dnia 21 lipca 1951 r., C 593/51, OSN 1952, nr 2, poz. 49). W niniejszej sprawie taka sytuacja zachodzi.



Przenosząc powyższe rozważania na grunt niniejszego postępowania, trzeba mieć na uwadze, iż w chwili wniesienia powództwa, dochodzone przez powoda roszczenie było wymagalne, co oznacza, że pozwana dała podstawy do jego wytoczenia. Nadto korzystna dla powoda decyzja administracyjna wydana przez Prezydenta Urzędu Lotnictwa Cywilnego stała się ostateczna jedenaście miesięcy wcześniej, lecz nie została przez pozwaną zrealizowana, mimo że jej wykonanie nie zostało wstrzymane. W związku z nieuregulowaniem w całości wymagalnego roszczenia, powód skorzystał z przysługujących mu uprawnień i podjął decyzję o skierowaniu sprawy na drogę postępowania sądowego. Zaniechanie tej czynności mogłoby narazić go na negatywne skutki przedawnienia. Powyższe uzasadnia zasądzenie na rzecz powódki zwrotu kosztów postępowania, ponieważ wystąpienie z niniejszym powództwem było konieczne dla celowego dochodzenia swoich praw przez powódkę.

Jeżeli dłużnik pozostaje w zwłoce ze spełnieniem wymagalnego świadczenia i nie respektuje przez szereg miesięcy ostatecznych, wykonalnych decyzji administracyjnych nakazujących zaspokoić żądanie główne powoda, a świadczenie to spełnia dopiero po kilku latach w toku procesu (nie dobrowolnie, lecz w trybie egzekucji sądowej), to stwarza warunki do obciążenia go skutkami nienależytego wykonania zobowiązania w postaci odsetek zwłoki oraz kosztami procesu, który okazał się konieczny.

Pozwana jest stroną przegrywającą sprawę, więc winna zwrócić powódce koszty niezbędne do celowego dochodzenia praw i celowej obrony. W związku z tym Sąd zasądził od niej na rzecz powódki kwotę 797,00 zł. Na powyższą sumę złożyła się kwota 30 zł opłaty sądowej od pozwu, której wysokość wynika z art. 28 pkt 1 ustawy z dnia 28 lipca 2005 roku o kosztach sądowych w sprawach cywilnych (tekst jednolity: Dz.U. z 2014 roku, poz. 1025 z późn. zm.), kwota 600 zł z tytułu zastępstwa procesowego przez pełnomocnika będącego adwokatem, której wysokość wynika z § 6 pkt 3 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 28 września 2002 r. w sprawie opłat za czynności adwokackie oraz ponoszenia przez Skarb Państwa kosztów nieopłaconej pomocy prawnej udzielonej z urzędu (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r. poz. 461), kwota 150 zł z tytułu zastępstwa procesowego w postępowaniu zażaleniowym, której wysokość wynika z § 6 pkt 3 w zw. z § 13 ust. 2 pkt 1 wskazanego rozporządzenia oraz kwota 17 zł z tytułu opłaty skarbowej od pełnomocnictwa, którego wysokość wynika z pkt IV załącznika do ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz.U. z 2012 r., poz. 1282 tekst jednolity z późn. zm.).

Wobec powyższego orzeczono jak w sentencji wyroku.

***Zarządzenie wykonawcze:***

odpis wyroku wraz z odpisem uzasadnienia doręczyć pełnomocnikowi pozwanego.