

## UZASADNIENIE

Powód (...) Sp. z o.o. (obecnie (...) S.A.) wniósł o zasądzenie od pozwanego (...) S.A. 250 € jako odszkodowania za opóźnienie lotu, którym podróżowała K. Ł., która następnie sprzedała wierzytelność odszkodowawczą powodowi. Żądał także odsetek za opóźnienie od 24 stycznia 2017 r. do dnia zapłaty.

Pozwany wniósł o oddalenie powództwa.

### **1. Ustalenia faktyczne**

K. Ł. zawarła z (...) S.A. umowę o przewóz lotniczy 5 października 2016 r. z G. do W.. Numer rejsu: (...). Przewoźnikiem wykonującym rejs był (...) S.A.

(niesporne)

Samolot nr rej. (...), który miał zrealizować lot nr (...), wykonywał także lot nr (...) z W. do G.. Podczas lądowania w G. samolot na skutek podmuchu wiatru przechylał się do przodu i do tyłu. Zatem przy zetknięciu z płytą lotniska uszkodzony został czujnik w części ogonowej informujący o dotknięciu ziemi przez kadłub. Po wylądowaniu samolot nie mógł wykonać następnego rejsu ponieważ mimo nie uszkodzenia kadłuba, trzeba było po takim zdarzeniu wykonać czynności obsługowe przed dopuszczeniem samolotu do eksploatacji.

(dowód: mejl B. M. (1) k. 36)

Pasażerka zbyła roszczenia odszkodowawcze na rzecz powoda umową z 11 stycznia 2017 r.

(niesporne)

### **2. Ocena dowodów**

Okoliczności niesporne sąd ustalił na podstawie art. 229 i 230 k.p.c.

Strony spierały się o to czy lot był opóźniony o 3h czy w ogóle odwołany. Nie ma to jednak znaczenia, ponieważ konsekwencje prawne obu zdarzeń są takie same (o czym niżej w pkt 3).

Zarzuty strony pozwanej to nadzwyczajne okoliczności, czyli względy bezpieczeństwa, tj. czynności związane z usunięciem usterki wywołanej nieoczekiwanym zdarzeniem: twardym lądowaniem wywołanym silnym podmuchem wiatru (k. 26).

Żadna ze stron nie zakwestionowała prawdziwości wydruku mejla B. M., a sąd nie miał wątpliwości co do jego prawdziwości.

Sąd nie uznał tego dowodu za przekonujący dla wykazania tez postawionych w odpowiedzi na pozew. Zwraca uwagę, że opis wypadków z odpowiedzi na pozew oraz z mejla B. M. częściowo się różni. W mejlu pominięto tak istotne okoliczności jak np. brak innego samolotu, który mógłby wykonać rejs do W.. Pozwany przedstawił na dowód tego wydruk netline (k. 38), ale jest to dokument sporządzony przy pomocy symboli graficznych i literowo-cyfrowych, których odczytanie i zrozumienie nie jest możliwe bez szczegółowych wyjaśnień, a tych strona pozwana sądowi nie udzieliła.

M. nie potwierdza, że doszło do uszkodzenia ogona samolotu. Mowa jest w nim tylko o uszkodzeniu jakiegoś czujnika w ogonie samolotu. To nie to samo. Skoro zaś uszkodzony był tylko czujnik, to należało wyjaśnić czy była konieczna jego naprawa lub wymiana i dlaczego tak długo miałyby ona trwać.

Przede wszystkim jednak z mejla można ogólnie wyczytać jaki był przebieg wydarzeń. Nie jest to natomiast dowód tego że osoby za których działania i zaniechania odpowiedzialny jest przewoźnik, dochowały standardów zachowania. W mejlu B. M. wyraża stanowisko że tak. To jednak za mało by wykazać że rzeczywiście przewoźnik nie mógł zapobiec zdarzeniu. (...) opinia autora mejla nie jest dostatecznym dowodem na to że turbulencje były za silne, że decyzja kapitana o lądowaniu w tych warunkach była rzeczywiście uzasadniona. Warto zwrócić uwagę, że w mejlu ujawniono co było przyczyną decyzji kapitana (chęć udzielenia pomocy choremu pasażerowi), ale nie ma o tym mowy w odpowiedzi na pozew, zatem takie wytłumaczenie zachowania załogi nie jest faktem pewnym, skoro nawet strona powołująca się na ten dowód ma co do tego faktu wątpliwości.

Na koniec należy dodać, że nie wypełnia ciężaru dowodu poprzestanie na jednym dowodzie z dokumentu prywatnego, gdy w grę wchodzi ciężar udowodnienia złożonych okoliczności natury specjalistycznej, takich jak: przyczyny odchylenia statku od trajektorii lotu, moc wpływu pogody na zdarzenie, rzetelność postępowania załogi, charakter usterki, jej wpływ na bezpieczeństwo lotu, sposób postępowania po wypadku, brak innych zdatnych do lotu samolotów itd.

Z art. 5 ust. 3 rozporządzenia 261/2004 wynika, że to na przewoźniku lotniczym ciąży wykazanie, że opóźnienie lotu było spowodowane nadzwyczajnymi okolicznościami, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków. Strona pozwana nie podołała ciężarowi wykazania tych okoliczności, bo nie przedstawiła dowodów, które wykazywałyby te wszystkie wymienione okoliczności.

Dowód z wydruku (...) (k. 37) jest nieprzydatny jako niekompletny, bo przedstawiono tylko 1 stronę z 4. Na 1 stronie nie ma żadnych istotnych dla sprawy informacji.

Pozwany wnioskował też o dowód z „wydruku z systemu hubinfo”, ale nie wyjaśniła co to jest. Jeżeli jest to wydruk załączony do pisma na k. 35 akt sprawy, to dokument ten nie został wzięty pod uwagę, bo jest niezrozumiały. Składa się wyłącznie z obcojęzycznych zwrotów i skrótów oraz niewyjaśnionych symboli.

Powód twierdził, że wezwał pozwanego do zapłaty pismem z 16 stycznia 2017 r., ale tego nie udowodnił. Brak dowodu że pismo (k. 5) zostało wysłane do pozwanego. Ponadto ani z treści tego pisma, ani z treści powiadomienia o zawarciu umowy cesji (k. 6) nie wynika jaka jest podstawa żądania, tj. kto był pasażerem od którego wzywający do zapłaty powód nabył wierzycelność. Jeśli więc nawet rzeczywiście pisma te wysłano do pozwanego, to nie można ich uznawać za skuteczne wezwanie do zapłaty, bo nie podają istotnego elementu podstawy faktycznej żądania.

Wezwaniem do zapłaty było zatem dopiero doręczenie pozwanemu odpisu pozwu 9 października 2017 r. (k. 24).

### **3. Ocena prawna**

Podstawę prawną roszczeń powoda stanowią przepisy Rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 roku, ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów. Trybunał Sprawiedliwości UE uznał, że artykuły 5, 6 i 7 ww. rozporządzenia 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 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 (wyrok Trybunału w połączonych sprawach C-402/07 i C-432/07, zbiór orzeczeń 2009 I- (...)).

Zgodnie z art. 19 ust. 1 i ust. 3 lit. b Traktatu o Unii Europejskiej oraz art. 267 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, Trybunał Sprawiedliwości jest organem wyłącznie właściwym do dokonywania wykładni prawa Unii, a sąd krajowy ma obowiązek zapewnić skuteczną ochronę prawną w dziedzinach objętych tym prawem.

Niewątpliwie warunki pogodowe, jak też niespodziewane usterki, których nie dało się uniknąć poprzez rutynowe przeglądy techniczne, stanowią okoliczność, której nie da się w żaden sposób przewidzieć, a zwłaszcza której skutkiem dla operacji lotniczej nie da się zapobiec. Tak samo należy ocenić względy bezpieczeństwa jak np. konieczność naprawy. Jak jednak wyjaśniono w pkt 2, pozwany tych okoliczności nie udowodnił.

Zgodnie z art. 509 § 1 kc wierzyciel może bez zgody dłużnika przenieść wierzytelność na osobę trzecią (przelew) chyba, że sprzeciwiałoby się to ustawie, zastrzeżeniu umownemu albo właściwości zobowiązania. W świetle zaś § 2 ww. przepisu - wraz z wierzytelnością przechodzą na nabywcę wszelkie związane z nią prawa, w szczególności roszczenie o zaległe odsetki. Z umowy przelewu winno wynikać przede wszystkim kto jest zbywcą (cedentem), na rzecz kogo zbywa (cesjonariusza) jak też jakiej wierzytelności przelew dotyczy.

Jeśli chodzi o dopuszczalność przelewu wierzytelności o zapłatę zryczałtowanego odszkodowania na podstawie art. 7 rozporządzenia 261/2004, brak jest podstaw do twierdzenia, że właściwość zobowiązania, bądź przepis prawa zabrania przeniesienia wierzytelności na inny podmiot niż pasażer lotu.

Powodowi należały się odsetki za opóźnienie w wypłacie odszkodowania. Zgodnie z art. 481 § 1 k.c. 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.

Odsetki należą się tylko za czas opóźnienia, czyli od dnia wymagalności roszczenia. Roszczenie staje się wymagalne po upływie terminu do jego wykonania przez dłużnika. Zgodnie z art. 455 k.c. termin spełnienia świadczenia powinien wynikać przede wszystkim z czynności prawnej lub z ustawy, a dopiero w braku regulacji umownych lub ustawowych – niezwłocznie po wezwaniu do spełnienia świadczenia. Ponieważ w tym przypadku termin nie wynika z czynności prawnej, należy poszukiwać odpowiedniej regulacji w ustawie. Zgodnie z art. 205b ust. 4 ustawy z 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze, skargę do Prezesa (...) można złożyć nie wcześniej niż po upływie 30 dni od dnia złożenia reklamacji u przewoźnika, chyba że umowa przewozu lub regulamin przewozu określa krótszy termin do rozpatrzenia reklamacji. Skoro skarga przed upływem tego terminu jest uważana za przedwczesną, oznacza to, że ustawodawca daje przewoźnikowi 30 dni na podjęcie decyzji co do wypłaty odszkodowania, w tym na zbadanie czy reklamujący pasażer rzeczywiście jest uprawniony oraz czy zaszły nadzwyczajne okoliczności o których mowa w art. 5 Rozporządzenia 261/2004. Nie można zatem zarzucić że w czasie biegu owego 30-dniowego terminu przewoźnik dopuszcza się opóźnienia w spełnieniu świadczenia pieniężnego z art. 7 Rozporządzenia 261/2004. W tym czasie korzysta on bowiem z czasu przyznanego mu przez ustawę w znaczeniu art. 455 k.c.

Dlatego zasądzone odsetki dopiero od 10 listopada 2017 r. tj. po upływie 30 dni od najpóźniejszej pewnej daty wezwania do zapłaty przez cesjonariusza. Wezwanie to z konieczności jest odpowiednikiem złożenia reklamacji u przewoźnika w imieniu pasażerów.

#### **4. Koszty**

Zgodnie z art. 98 § 1 k.p.c. strona przegrywająca sprawę obowiązana jest zwrócić przeciwnikowi na jego żądanie koszty niezbędne do celowego dochodzenia praw i celowej obrony (koszty procesu).

Pozwany przegrał sprawę.

Jednocześnie wzięto pod uwagę że żądania strony powodowej zostały oddalone w mało istotnej części (art. 100 zd. 2 k.p.c.).

Na zasądzoną kwotę złożyły się:

- 30 zł zwrotu opłaty od pozwu,
- 270 zł zwrotu kosztów zastępstwa procesowego, których wysokość została ustalona na podstawie § 2 pkt 2 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych,
- 17 zł opłaty skarbowej od pełnomocnictwa.

## ZARZĄDZENIE

Doręczyć odpis wyroku wraz z uzasadnieniem pełnomocnikowi pozwanego.