

UZASADNIENIE

Wyroku z dnia 23 stycznia 2019 roku

Pozwem z dnia 19 stycznia 2018 r. powód (...) S.A. z siedzibą w W. wniósł o zasądzenie od pozwanego D. L. A. z siedzibą w K. kwoty 250 euro wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia 14 listopada 2017 r. do dnia zapłaty oraz o zasądzenie od pozwanej na swoją rzecz kosztów postępowania wg spisu norm przepisanych.

W uzasadnieniu pozwu powódka wskazała, iż poprzednik prawny strony powodowej, K. P., zawarł z pozwanym umowę transportu lotniczego i w dniu 25 sierpnia 2017 roku podróżował z B. do F. nr rejsu LH 841. Lot został odwołany, co stanowi samoistną przesłankę do wypłaty odszkodowania. Wobec powyższego nabył on roszczenie o odszkodowanie na podstawie art. 7 Rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady (dalej: Rozporządzenie nr 261/04) z dnia 11 lutego 2004 roku ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia. Pasażer przelał przysługującą mu wierzycelność wobec pozwanej na rzecz powódki. Pozwana została powiadomiona o przelewie oraz wezwana do zapłaty należnej kwoty w terminie 7 dni. Strony nie doszły do ugodowego rozwiązania sporu. Roszczenie powoda stało się wymagalne z dniem 13 listopada 2017 roku i od następnego dnia powódka dochodzi odsetek za opóźnienie (pозew 3-5v).

Nakazem zapłaty wydanym w postępowaniu upominawczym referendarz sądowy, nakazał pozwanemu, aby zapłacił na rzecz powoda kwotę 250 euro wraz z odsetkami i kosztami procesu (nakaz zapłaty k. 16).

W skutecznie złożonym sprzeciwie od nakazu zapłaty pozwany D. L. A. z siedzibą w K. zaskarżył nakaz w całości oraz wniósł o oddalenie powództwa w całości i zasądzenie kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

W uzasadnieniu swego stanowiska pozwany wskazał, że lot poprzednika prawnego powoda został odwołany na skutek wystąpienia nadzwyczajnych okoliczności w postaci złych warunków meteorologicznych panujących we F., co uniemożliwiło odbycie przedmiotowego lotu oraz wcześniejszego lotu rotacyjnego obsługiwanego przez ten sam samolot o nr LH 841 na trasie B.-F. w dniu 3 grudnia 2017 roku (sprzeciw od nakazu zapłaty k. 22-26).

W toku postępowania strony podtrzymywały swoje stanowiska.

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

K. P. zawarł z D. L. A. z siedzibą w K. umowę przewozu lotniczego obejmującą m.in. lot z B. do F. w dniu 25 sierpnia 2017 roku nr LH 841, który został odwołany.

(okoliczności bezsporne, dokument podróży, k. 9, wyciąg z systemu rezerwacji k. 36).

K. P. zawarł z (...) S.A. z siedzibą w W. w dniu 19 września 2017 roku za pośrednictwem strony internetowej (...) umowy cesji wierzycelności.

(dowód: umowa cesji wierzycelności – k. 8-8v)

(...) S.A. z siedzibą w W. powiadomiła D. L. A. z siedzibą w K. o dokonany przelewie wierzycelności pismem z dnia 6 listopada 2017 roku oraz wezwała do zapłaty odszkodowania w terminie 7 dni.

(dowód: powiadomienie o zawarciu umowy cesji – k. 7; wezwanie do zapłaty, k. 6-6v).

Przewoźnik nie wypłacił odszkodowania.

(okoliczności bezsporne).

Odległość między B. a F. wynosi ok. 626 km (fakt notoryjny).

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie dowodów z dokumentów zgromadzonych w aktach sprawy, których autentyczność i zgodność z rzeczywistym stanem rzeczy nie budziła wątpliwości oraz twierdzeń przyznanych wprost i 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.

Sąd oddalił wniosek powoda o dopuszczenie dowodu z przesłuchania świadka K. P., gdyż okoliczności na jakie powołany miał być świadek okazały się niesporne.

Sąd zważył, co następuje:

Powództwo zasługiwało na uwzględnienie.

Na wstępie rozważań należy zaznaczyć, że Sąd rozpoznał niniejszą sprawę na posiedzeniu niejawnym na podstawie art. 1481 § 1 k.p.c., zgodnie z którym Sąd może rozpoznać sprawę na posiedzeniu niejawnym, gdy pozwany uznał powództwo lub gdy po złożeniu przez strony pism procesowych i dokumentów, w tym również po wniesieniu zarzutów lub sprzeciwu od nakazu zapłaty albo sprzeciwu od wyroku zaocznego, sąd uzna - mając na względzie całokształt przytoczonych twierdzeń i zgłoszonych wniosków dowodowych - że przeprowadzenie rozprawy nie jest konieczne.

Z uwagi na zgromadzony w niniejszej sprawie materiał dowodowy, który w ocenie Sądu należy uznać za wystarczający oraz okoliczność, że żadna ze stron nie złożyła w pierwszym piśmie procesowym wniosku o przeprowadzenie rozprawy Sąd, mając na względzie całokształt przytoczonych twierdzeń i zgłoszonych wniosków dowodowych, uznał, że przeprowadzenie rozprawy w niniejszej sprawie nie jest konieczne.

Z okoliczności niniejszej sprawy wynika, że źródłem roszczeń powoda (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. była umowa cesji wierzytelności zawarta z K. P., będącym pasażerem odwołanego lotu nr LH 841, na mocy, której powód przejął prawa do wierzytelności z tytułu roszczeń pasażera o odszkodowanie z tytułu odwołania lotu na podstawie Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady – Rozporządzenie WE nr 261/2004.

Podstawę prawną dochodzonych przez powoda żądania stanowiły przepisy Rozporządzenia (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, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (Dz.U.UE L z dnia 17 lutego 2004 r.).

Zgodnie z art. 5 ust. 1 powołanego rozporządzenia w przypadku odwołania lotu, pasażerowie, których to odwołanie dotyczy:

- a) otrzymują pomoc od obsługującego przewoźnika lotniczego, zgodnie z art. 8;
- b) otrzymują pomoc od obsługującego przewoźnika lotniczego, zgodnie z art. 9 ust. 1 lit. a) i art. 9 ust. 2, jak również, w przypadku zmiany trasy, gdy racjonalnie spodziewany czas startu nowego lotu ma nastąpić co najmniej jeden dzień po planowym starcie odwołanego lotu, pomoc określoną w art. 9 ust. 1 lit. b) i c);
- c) mają prawo do odszkodowania od obsługującego przewoźnika lotniczego, zgodnie z art. 7, chyba że:
 - i) zostali poinformowani o odwołaniu co najmniej dwa tygodnie przed planowym czasem odlotu; lub
 - 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.

Stosownie zaś do art. 7 ust. 1 rozporządzenia: „W przypadku odwołania do niniejszego artykułu, pasażerowie otrzymują odszkodowanie w wysokości: a) 250 EUR dla wszystkich lotów o długości do 1.500 kilometrów; b) 400 EUR dla wszystkich lotów wewnątrzspółnotowych dłuższych niż 1 500 kilometrów i wszystkich innych lotów o długości od 1 500 do 3 500 kilometrów; c) 600 EUR dla wszystkich innych lotów. Przy określeniu odległości, podstawą jest ostatni cel lotu, do którego przybycie pasażera nastąpi po czasie planowanego przylotu na skutek opóźnienia spowodowanego odmową przyjęcia na pokład lub odwołaniem lotu.

Przy określeniu odległości, podstawą jest ostatni cel lotu, do którego przybycie pasażera nastąpi po czasie planowanego przylotu na skutek opóźnienia spowodowanego odmową przyjęcia na pokład lub odwołaniem lotu.

Przechodząc do dalszych rozważań, należy wskazać, że w myśl art. 6 k.c., strona wywodząca z danego faktu skutki prawne powinna fakt ten udowodnić. Przyjęty przez ustawodawcę system kontradiktoryjnego 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).

Sąd uznał, że pozwany nie wykazał, aby opóźnienie lotu było spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków.

Odnosząc się do przyczyn odwołania przedmiotowego lotu wskazać należy, iż istota zagadnienia, które również rzutuje na rozstrzygnięcie, sprowadza się do odpowiedzi na pytanie, czy fakt, że podczas wykonywania lotu poprzedzającego na lotnisku we F. w tym czasie panowały niekorzystne warunki meteorologiczne, można zakwalifikować jako nadzwyczajną okoliczność w rozumieniu przytoczonych powyżej przepisów rozporządzenia nr 261/2004. Udzielenie pozytywnej odpowiedzi na tak zadane pytanie, musiałoby skutkować oddaleniem powództwa, z uwagi na zwolnienie się przewoźnika z odpowiedzialności. Do rozstrzygnięcia tej kluczowej kwestii konieczne jest zatem dokonanie wykładni pojęcia „nadzwyczajnych okoliczności”.

Wobec odwołania lotu nr LH 841 przewoźnik, aby uwolnić się od wypłaty odszkodowania, winien zgodnie z prawem wykazać, że odwołanie lotu było wynikiem nadzwyczajnych okoliczności, o jakich mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/04. Na potrzeby rzeczowego Rozporządzenia, pojęcie „nadzwyczajnych okoliczności” zostało zdefiniowane w pkt 14 preambuły. Zgodnie z tymi postanowieniami rozporządzenia nr 261/04 podobnie jak w konwencji montrealskiej, zobowiązania przewoźników lotniczych powinny być ograniczone lub ich odpowiedzialność wyłączona w przypadku, gdy zdarzenie jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć, pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków. Okoliczności te 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. Ponadto dokonując wykładni językowej ww. pojęcia należy stwierdzić, że są to wyjątkowe, niespodziewane okoliczności, których nie można było przewidzieć (tak, wyrok WSA w Warszawie z 2010-12-01, (...) SA/Wa (...)).

Pragnąc zwolnić się z odpowiedzialności w rozumieniu przepisów Rozporządzenia nr 261/2004 przewoźnik musi zatem dowieść, że nawet przy użyciu wszystkich zasobów ludzkich i materiałowych oraz środków finansowych, jakimi dysponował, w sposób oczywisty nie mógł - bez poświęceń niemożliwych do przyjęcia z punktu widzenia możliwości jego przedsiębiorstwa w tym momencie - uniknąć sytuacji, w której zaistniałe nadzwyczajne okoliczności skutkowały opóźnieniem lotu. Tylko wyjątkowa sytuacja może zwolnić przewoźnika lotniczego z obowiązku wypłaty odszkodowania, gdyż z zasady jest on zobowiązany do jego uregulowania (tak, wyrok NSA z dnia 27 marca 2014 r., OSK (...)).

Należy ponadto podkreślić, że sytuacje uzasadniające zwolnienie przewoźnika od obowiązku wypłaty zryczałtowanego odszkodowania zawsze muszą mieć w stosunku do przewoźnika lotniczego charakter zewnętrzny (por. wyrok WSA w Warszawie z dnia 05 września 2013r., (...) SA/Wa (...), w którym WSA stwierdził, że opóźnienie lotu spowodowane nieobecnością kapitana lotu, należy do przyczyn związanych z organizacją i funkcjonowaniem przewoźnika lotniczego jako przedsiębiorstwa; przewoźnika obciąża ryzyko negatywnych konsekwencji jakie niesie za sobą nieobecność pracownika w ramach tzw. „ryzyka pracodawcy”).

Należy dodać, że zwrot „nadzwyczajne okoliczności”, o którym mowa w art. 5 ust. 3 w zw. z art. 7 ust. 1 lit. a rozporządzenia nr 261/2004 jest pojęciem nieostrym, zawierającym zwrot ocenny. W przeciwieństwie do innych wyrażeń wieloznacznych, jest on oparty nie tyle na wyinterpretowaniu treści normy zapisanej nieostro, ile na dokonaniu wartościowania określonego stanu rzeczy. Przy jego stosowaniu konieczne jest zatem szczegółowe i przekonujące uzasadnienie rozstrzygnięcia wskazujące na dobór kryteriów ewaluacyjnych. W przypadku, gdy przyczyna odwołania lotu ma względem przewoźnika lotniczego charakter zewnętrzny, tj. nie wynika ze sposobu jego funkcjonowania i w ramach możliwych do podjęcia przez niego racjonalnych działań nie może on jej usunąć, to wówczas uznać należy, że zachodzą warunki określone w art. 5 ust. 3 powołanego rozporządzenia zwalniające przewoźnika lotniczego z obowiązku zapłaty odszkodowania określonego w art. 7 tego rozporządzenia (tak, wyrok NSA z dnia 06 marca 2012 r., I OSK 555/11). NSA w przytoczonym wyroku wskazał, że przyczyna odwołania lotów spowodowana obecnością na terenie portu lotniczego stada dzikich zwierząt stanowi przyczynę zewnętrzną względem przewoźnika lotniczego i nie posiada on innych racjonalnych środków, aby zapobiec takiej sytuacji. Obecność saren na lotnisku stanowi okoliczność nadzwyczajną, której przewoźnik nie może uniknąć pomimo wszelkich racjonalnych środków. Z tych względów uznać należy, że skoro przewoźnik uzyskał informację, że działania zmierzające do usunięcia dzikiej zwierzyny z terenu lotniska potrwać co najmniej kilka tygodni, a nie miał on na to żadnego wpływu, gdyż zajmowały się tym władze lotniska, to dokonana przez niego zmiana w rozkładzie lotów, w następstwie której nastąpiło odwołanie lotów powinna być oceniona jako zaistnienie nadzwyczajnych okoliczności, o których mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004.

W innym judykacie NSA wskazał, że wykładnia art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 w okolicznościach konkretnej sprawy wymaga rozważenia, jakimi środkami prawnymi i faktycznymi dysponuje przewoźnik lotniczy, a następnie oceny, czy pozwalały one na skuteczne zapobieżenie wystąpieniu nadzwyczajnych okoliczności. Jeżeli w konkretnej sytuacji, przewoźnik lotniczy podejmuje działania zmierzające do usunięcia ewentualnej przeszkody w świadczeniu usług pasażerskich i są to środki mieszczące się w ramach jego faktycznych i prawnych możliwości, to są to środki racjonalne. W przypadku zaś, gdyż przyczyna odwołania lotu ma względem przewoźnika lotniczego charakter zewnętrzny, tj. nie wynika ze sposobu jego funkcjonowania i w ramach możliwych do podjęcia przez niego racjonalnych działań nie może on jej usunąć, to wówczas uznać należy, iż zachodzą warunki określone w art. 5 ust. 3 powołanego rozporządzenia zwalniające przewoźnika lotniczego z obowiązku zapłaty odszkodowania określonego w art. 7 tego rozporządzenia (tak, wyrok NSA z dnia 02 grudnia 2011 roku, I OSK (...)). Należy dodać, że w tego typu sprawach powinno się ustalić, czy istotnie podjęto wszelkie racjonalne środki w celu uniknięcia usterki, co oznacza konieczność wyjaśnienia czy tę usterkę można było zlokalizować wcześniej, nie zaś dopiero tuż przed odlotem oraz czy ta usterka mogła być, przy uwzględnieniu norm technicznych i odpowiednich instrukcji eksploatacyjnych usunięta w terminie umożliwiającym wykonanie odwołanego lotu. Takie ustalenia są niezbędne w celu wykazania czy przewoźnik podjął wszelkie racjonalne środki mające na celu zabezpieczenie interesów pasażera (por. wyrok WSA Warszawa z dnia 10 marca 2008 r., (...) SA/Wa (...)).

Naczelny Sąd Administracyjny w Warszawie w wyroku z dnia 2 sierpnia 2016 roku wydanym w sprawie o sygn. I OSK 2497/14 orzekł, że opóźnienie lotu wynikające z opóźnienia się poprzedniego rejsu nie spełnia zatem przesłanek nadzwyczajnych okoliczności określonych w art. 5 ust. 3 oraz motywu 14 i 15 rozporządzenia (WE) nr 261/2004. Opóźnienie to nie stanowi bowiem nadzwyczajnej okoliczności wymienionej w motywie 14 i 15 powołanego rozporządzenia, której przewoźnik lotniczy nie mógł uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków, skoro nie było ono efektem działania czynników zewnętrznych, na które przewoźnik nie miał jakiegokolwiek wpływu.

W świetle powyższych rozważań, w ocenie Sądu pozwany w żaden sposób nie wykazał, aby bezpośrednią przyczyną opóźnienia przedmiotowego lotu były nadzwyczajne okoliczności w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004. Sytuację, która miała miejsce, należy wpisać w ryzyko prowadzenia działalności przez przewoźnika lotniczego. Pozwany nie wykazał, aby odwołanie lotu było wynikiem okoliczności nie związanych z prowadzoną działalnością lotniczą i aby jego wystąpienie mogło zaistnieć niezależnie od sposobu prowadzenia działalności przez skarżącego. Co do zasady niekorzystne warunki meteorologiczne jak np. wystąpienie mgły w miejscu i czasie odbywania lotu mogą zostać uznane za nadzwyczajne okoliczności, zwalniające przewoźnika z odpowiedzialności odszkodowawczej. Należy jednak wskazać że pozwany, w żaden sposób wymienionej okoliczności nie udowodnił a to na nim, stosownie do dyspozycji art. 6 k.c. ciążył taki obowiązek. Pozwany przedstawił jedynie wygenerowany przez siebie wewnętrzny dokument (wydruk z systemu Obelisk k. 35) oraz raport meteorologiczny (...), k. 56-59), na podstawie których Sąd nie miał możliwości ustalenia czy faktycznie warunki atmosferyczne uniemożliwiały wykonywanie operacji lotniczych (w tym przypadku uniemożliwiało lądowanie) i jeśli tak to w jakim czasie. Należy bowiem wskazać, że występowanie mgieł, opadów, burz nie zawsze stanowi przeszkodę do przeprowadzenia operacji lotniczych. Wielokrotnie jest to uzależnione od portu i systemu nawigacji jaki w tym porcie jest stosowany. Pozwany powinien zatem udowodnić nie tylko zaistnienie trudnych warunków pogodowych ale również fakt, że ze względu na ich specyfikę oraz systemy stosowane w porcie lotniczym we F. nie było możliwości dokonania operacji lotniczych – w tym przypadku lądowania i to w takim długim czasie, że odwołanie spornego lotu było uzasadnione.

Pozwany faktu tego nie udowodnił.

Wobec powyższego, powodowi przysługuje odszkodowanie w wysokości 250,00 €. Zasądzona kwota wynika z art. 7 ust. 1 lit a) rozporządzenia nr 261/04, jako że odległość pomiędzy B. a F. wynosi poniżej 1500 km.

Podstawę prawną rozstrzygnięcia o odsetkach stanowi art. 481 § 1 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. Termin spełnienia świadczenia głównego określany jest zgodnie z art. 455 k.c. Dłużnik opóźnia się z wykonaniem zobowiązania, gdy nie spełnia świadczenia w terminie oznaczonym lub wynikającym z właściwości zobowiązania, a w przypadku gdy termin nie zostanie w taki sposób oznaczony, jeśli nie spełnia świadczenia niezwłocznie po wezwaniu dłużnika do wykonania. Świadczenie główne staje się więc wymagalne z chwilą upływu terminu lub niezwłocznie po wezwaniu ze strony wierzyciela.

Powód domagał się zasądzenia odsetek za opóźnienie od kwoty roszczenia głównego od dnia 14 listopada 2017 roku do dnia zapłaty. W ocenie Sądu roszczenie powoda w istocie stało się wymagalne z dniem 13 listopada 2017 roku. Mając na uwadze powyższe, Sąd orzekł jak w punkcie I. wyroku

Rozstrzygnięcie o kosztach postępowania, zawarte w punkcie II sentencji wyroku, znajduje uzasadnienie w treści zasady odpowiedzialności za wynik procesu, na podstawie art. 98 k.p.c. Mając na uwadze fakt, iż pozwany przegrał niniejszą sprawę, zobowiązany jest do zwrotu powodowi kosztów postępowania w pełnym zakresie. W niniejszym postępowaniu na koszty, jakie poniósł powód składają się: opłata sądowa od pozwu w kwocie 30 zł, opłata za czynności profesjonalnego pełnomocnika procesowego będącego adwokatem w wysokości 270 zł ustalona na podstawie § 2 pkt 2 Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności adwokackie oraz opłata skarbową od pełnomocnictwa w kwocie 17 zł, tj. łącznie 317 zł.

Mając powyższe na uwadze orzeczono jak w sentencji.

ZARZĄDZENIE

Odpis wyroku wraz z uzasadnieniem doręczyć pełnomocnikowi pozwanego.