

Sygn. akt XIV C 757/19 upr.

(poprzednio I 1 C 977/19)

UZASADNIENIE

Pozwem złożonym dnia 29 maja 2019 r. powódka J. Z. wniosła o zasądzenie od pozwanego (...) Company z siedzibą w S. (Irlandia) kwoty 250 euro wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia 25 lipca 2018 r. do dnia zapłaty oraz zwrotu kosztów procesu w łącznej kwocie 337,60 zł.

W uzasadnieniu pozwu powódka wskazała, iż zakupiła bilet lotniczy, zawierając umowę, na mocy której pozwany był zobowiązany do przewozu lotniczego na trasie E. – G., który to przewóz miał nastąpić w dniu 24 lipca 2018 roku. Lot był jednak opóźniony o 4 godziny względem pierwotnego planu. Podniesiono, że w oparciu o art. 7 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 i orzeczenie Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w sprawach połączonych C-402/07 i C-432/07, stronie powodowej przysługuje odszkodowanie w wysokości 250 euro. W ocenie powódki odszkodowanie winno być zostać zapłacone niezwłocznie po wystąpieniu zdarzenia będącego podstawą roszczenia to jest najpóźniej w dniu lotu, stąd odsetki należą się od dnia następnego po dniu lotu.

(pozew, k. 3-4v)

Nakazem zapłaty wydanym w dniu 15 lipca 2019 r. w postępowaniu upominawczym Sąd orzekł zgodnie z żądaniem pozwu.

Pozwany zaskarżył wydany w sprawie nakaz zapłaty w całości, wnosząc o zasądzenie na swoją rzecz zwrotu kosztów postępowania. Wskazał, iż roszczenie powódki jest niezasadne. Powołał się przy tym na art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004, wskazując jako nadzwyczajną okoliczność zderzenie z ptakiem podczas wcześniejszego rejsu samolotu, którym miał się odbyć lot powódki. To zdarzenie powodowało zaś konieczność kontroli technicznej samolotu. Ponadto pozwany wskazał, że nawet w wypadku uznania roszczenia za uzasadnione w zakresie należności głównej, odsetki przysługiwać powódce winny dopiero od dnia otrzymania przez pozwanego wezwania do zapłaty

(sprzeciw k. 14-16).

W piśmie przygotowawczym z dnia 4 października 2019 r. powódka wskazała, że intencją prawodawcy europejskiego było uznanie danego zdarzenia za nadzwyczajną okoliczność zwalniającą od wypłaty odszkodowania jedynie w odniesieniu do lotu, w czasie którego to zdarzenie wystąpiło. W ocenie strony powodowej rotacyjna organizacja lotów niesie ze sobą dla przewoźnika możliwość zwiększenia zysków ale i wiąże się z możliwością wystąpienia trudności. Ponadto przewoźnik mógł podjąć czynności zaradcze, chociażby dokonując zmiany planu podróży pasażera. Pozwany nie wykazał zaś, by kroki takowe podjął.

(pismo procesowe, k. 40-41).

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

Powódka J. Z. i pozwany (...) Company z siedzibą w S. (Irlandia) zawarli umowę przewozu lotniczego, na podstawie której przewoźnik zobowiązał się do przewiezienia powódki drogą lotniczą na trasie E. – G. w dniu 24 lipca 2018 r. o godzinie 18:05. Odległość pomiędzy lotniskami, na których miał się odbywać przelot jest mniejsza niż 1500 km. Lot o numerze (...) opóźnił się o 4 godziny

(okoliczności bezsporne, nadto **dowód**: wydruk biletu k. 6)

Pozwana pismem z dnia 13 października 2018 r. wezwała przewoźnika m.in. do zapłaty w terminie 7 dni od dnia otrzymania wezwania kwoty 250 euro w związku z wyżej opisanym opóźnionym lotem.

(**dowód** : wezwanie do zapłaty wraz z dowodem nadania k. 8-8v).

Sąd zważył, co następuje:

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił go na podstawie dokumentów przedłożonych przez strony postępowania, które to nie były kwestionowane co do swej autentyczności, jak też nie budziły w tym zakresie wątpliwości Sądu.

Sąd co prawda dopuścił dowód z dokumentów przedłożonych przez pozwanego wraz ze sprzeciwem od nakazu zapłaty - wydruku ze strony internetowej oraz wydruku „listy nadzwyczajnych okoliczności” (k. 26#28), jednak dokumenty te nie zawierały żadnych informacji w przedmiocie faktów istotnych dla niniejszego postępowania. Mogły one co najwyżej stanowić uzupełnienie stanowiska procesowego strony pozwanej. Przedłożony dokument w postaci „listy nadzwyczajnych okoliczności” wskazywał w rubryce 17. kategorię „zderzenia z ptakiem”. Nie może jednak budzić wątpliwości, że ocena czy w danej sprawie istnieje okoliczność wyłączająca odpowiedzialność przewoźnika w każdym przypadku musi zostać indywidualnie oceniona przez Sąd

Sąd oddalił wnioski dowodowe powódki zawarte rubryce 8. pozwu z tego względu, że dotyczyły one okoliczności bezspornych w niniejszej sprawie.

Wskazać należy wreszcie, iż strona pozwana zobowiązana została w trybie art. 256 k.p.c. do przedłożenia tłumaczenia przysięgłego raportu inżynierskiego (k. 24#25v), z którego wynikać miały (wedle pozwanego) okoliczności wyłączające odpowiedzialność za opóźnienie lotu. Pozwany odpowiedział na zobowiązanie, jednak nie wykonał zobowiązania prawidłowo, przedkładając tłumaczenie przysięgłe innego dokumentu (k. 45-46), odnoszącego się do zdarzenia odnotowanego w innym miejscu i czasie oraz samolotu o odmiennym numerze rejestracyjnym.

W ocenie Sądu powództwo zasługiwało na uwzględnienie niemal w całości.

Strony postępowania łączyła umowa przewozu osób, uregulowana w art. 774-778 k.c. Zgodnie z treścią przywołanych przepisów, przez umowę przewozu przewoźnik zobowiązuje się w zakresie działalności swego przedsiębiorstwa do przewiezienia za wynagrodzeniem osób. Do przewozu osób drogą lotniczą zastosowanie mają również przepisy ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze oraz przepisy prawa unijnego.

W niniejszej sprawie powódka opierała swoje roszczenie na regulacji zawartej w Rozporządzeniu (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego

2004 r. ustanawiającym wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylającym rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (dalej: Rozporządzenie). W myśl art. 5 ust. 1 lit. c Rozporządzenia w przypadku odwołania lotu, pasażerowie, których to odwołanie dotyczy mają prawo do odszkodowania od obsługującego przewoźnika lotniczego z wyjątkami przewidzianymi w tym przepisie. Wysokość odszkodowania uzależniona jest zaś od długości lotów; przy określaniu odległości, podstawą jest ostatni cel lotu, do którego przybycie pasażera nastąpi po czasie planowego przylotu na skutek opóźnienia spowodowanego odmową przyjęcia na pokład lub odwołaniem lotu. Stosownie do art. 7 ust. 1 lit. a Rozporządzenia dla wszystkich lotów o długości do 1.500 kilometrów pasażerowie otrzymują odszkodowanie w wysokości 250 EUR.

Mając na względzie utrwaloną linię orzeczniczą Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej (dawniej Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości) Sąd zważył, że powołane przepisy Rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, iż do celów stosowania prawa do odszkodowania, pasażerów opóźnionych lotów należy traktować jak pasażerów odwołanych lotów oraz że mogą oni powoływać się na prawo do odszkodowania przewidziane w art. 7 tego Rozporządzenia, jeżeli z powodu w/w lotów poniosą stratę czasu wynoszącą co najmniej trzy godziny, tzn. 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 było 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 (tak: Europejski Trybunał Sprawiedliwości w wyroku z dnia 19 listopada 2009 r. w sprawach połączonych C-402/07 i C 432/07).

W niniejszej sprawie bezsporne było, że przedmiotowy lot został opóźniony o 4 godziny. Bezsporna była również odległość pomiędzy lotniskiem odlotu, a lotniskiem docelowym. Istota sporu sprowadzała się do oceny czy występują nadzwyczajne okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków. Strona pozwana powoływała się bowiem na fakt, że opóźnienie powstało na skutek zderzenia samolotu z ptakiem, co było okolicznością niezależną od pozwanego i wyłączającą prawo do żądania odszkodowania.

Zdaniem Sądu strona pozwana nie udowodniła, by zdarzenie na które się powołuje rzeczywiście miało miejsce. Jak bowiem sygnalizowani, dokument, który miał stanowić dowód zderzenia z ptakiem, nie został przetłumaczony przez stronę pozwaną mimo wyraźnego zobowiązania Sądu w tym przedmiocie. W orzecznictwie wskazuje się przy tym, że wszystkie dowody sądy muszą przeprowadzić w języku polskim. Dotyczy to także dokumentów, co oznacza, że dowód z dokumentu sporządzonego w języku obcym sąd przeprowadzi dopiero po przetłumaczeniu go na język polski przez tłumacza przysięgłego. Sąd nie może zatem oprzeć się na dowodzie z dokumentu sporządzonym w języku obcym (wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z 28 października 2014 r., I ACa 504/14, LEX nr 1552116).

Niezależnie od tego wskazać należy, że zderzenie z ptakiem na które powoływała się strona pozwana, miało miejsce na trasie G. – L.. Maszyna następnie wykonywała loty na trasie L. – G. i G. – E.. Dopiero kolejny lot (tj. trzeci od lotu w czasie którego miało nastąpić zderzenie) był lotem opóźnionym z którym związane jest roszczenie dochodzone w niniejszym postępowaniu. Sąd miał na uwadze wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 2 sierpnia 2016 r. w sprawie |

I OSK (...), zgodnie z którym opóźnienie lotu wynikające z opóźnienia się poprzedniego rejsu nie spełnia przesłanek nadzwyczajnych okoliczności określonych w art. 5 ust. 3 oraz motywu 14 i 15 Rozporządzenia. 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. Przedmiotowy wyrok również zapadł na kanwie stanu faktycznego, w którym przewoźnik powoływał się na zderzenie z ptakiem lecz właśnie nie w toku przedmiotowego lotu, lecz lotu wcześniejszego obsługiwanego tym samym samolotem. NSA podkreślił w uzasadnieniu wyroku, że planowania rotacji lotów samolotu przez przewoźnika lotniczego nie można uznać za pozostające poza jakąkolwiek kontrolą przewoźnika lotniczego. Przewoźnik nie wykazał zaś w ocenie NSA, aby zaistniałe w sprawie opóźnienie lotu było wynikiem okoliczności nie związanych z prowadzoną działalnością lotniczą i aby jego wystąpienie mogło zaistnieć niezależnie od sposobu prowadzenia działalności przez skarżącego.

O ile zatem zderzenie z ptakiem mogłoby być rozważane na gruncie art. 5 ust. 3 Rozporządzenia jako nadzwyczajna okoliczność, o tyle jednak jedynie w odniesieniu do lotu w toku którego doszłoby do takiego zderzenia. Rację ma również pełnomocnik powódki, wskazując, że przewoźnik organizując rotacyjny system rozkładu lotów (ten sam samolot wykonuje w sposób następujący po sobie kolejne loty) musi się liczyć z tym, że w razie wystąpienia nieprzewidzianej okoliczności przy zbyt małych odstępach czasowych pomiędzy lotami może dojść do opóźnienia kolejnych kursów. Oczywiście taki sam sposób organizacji działalności występuje również w innych gałęziach transportu (np. autobusowym), gdzie również logicznym następstwem opóźnienia pierwszego kursu danej maszyny jest opóźnienie drugiego kursu. Nie oznacza to jednak, że opóźnienia tych kolejnych kursów mogą być poczytane za usprawiedliwione, skoro równie dobrze przewoźnik kursy te mógł zorganizować przy użyciu innych maszyn. Sąd bynajmniej nie oczekuje aby na wypadek opóźnienia każdego kursu przewoźnik miał w gotowości samolot rezerwowy jednak nie można uznać aby brak jakiegokolwiek zabezpieczenia był w tym zakresie dopuszczalny. Tymczasem przewoźnik de facto stanął na stanowisku, że przeprowadzenie nieplanowanej kontroli technicznej samolotu pozwala

na tolerowanie opóźnień dalszych lotów bez jakiegokolwiek limitu czasowego i bez żadnej rekompensaty dla pasażerów.

Wskazane rozważania mają jednak o tyle charakter drugorzędny, że pozwany nie udowodnił nawet, by do jakiegokolwiek zderzenia z ptakiem doszło. Ciężar wykazania tej okoliczności, stosownie do art. 5 ust. 3 Rozporządzenia, spoczywał na pozwanym.

Z uwagi na powyższe, w punkcie pierwszym sentencji Sąd uwzględnił powództwo co do kwoty roszczenia głównego uznając, że pozwany nie wykazał okoliczności wyłączających jego odpowiedzialność. Sąd zasądził również odsetki ustawowe za opóźnienie od dnia 13 sierpnia 2019 r. (tj. dnia następującego po dniu doręczenia pozwanemu nakazu zapłaty wraz z odpisem pozwu) do dnia zapłaty na podstawie art. 481 § 1 i 2 k.c. W punkcie drugim wyroku oddalił powództwo w pozostałej części, tj. co do odsetek od dnia 25 lipca 2018 r. do dnia 12 sierpnia 2019 r. Brak było podstaw do akceptacji poglądu strony powodowej, jakoby odszkodowanie za opóźnienie lotu stawało się wymagalne z mocy prawa wraz z wystąpieniem opóźnienia. Roszczenie strony powodowej ma charakter zryczałtowanego odszkodowania pieniężnego, którego źródłem jest przepis prawa. Sformułowanie użyte w Rozporządzeniu „pasażerowie otrzymują” oznacza nic innego jak wskazanie, że takie właśnie prawa im przysługują. Odszkodowanie jest świadczeniem w swej istocie bezterminowym, wymagającym do powstania stanu wymagalności wezwania do zapłaty. Termin spełnienia świadczenia określać więc należy z zastosowaniem art. 455 k.c. Zgodnie z tym przepisem jeżeli termin spełnienia świadczenia nie jest oznaczony ani nie wynika z właściwości zobowiązania, świadczenie powinno być spełnione niezwłocznie po wezwaniu dłużnika do wykonania. Sąd miał przy tym na uwadze, iż powódka nie wykazała, w jakiej dacie doręczono pozwanemu wezwanie do zapłaty, nie dowodząc tym samym, by roszczenie stało się wymagalne przed dniem następującym po doręczeniu pozwanemu odpisu nakazu zapłaty wraz z odpisem pozwu.

W punkcie trzecim wyroku, Sąd orzekł o kosztach procesu na podstawie art. 98 § 1 k.p.c. Należało uznać, że strona powodowa w całości wygrała proces, bowiem uległa stronie pozwanej jedynie w nieznacznej części roszczenia odsetkowego. Na zasądzoną kwotę 337,60 zł składały się: 30 zł tytułem opłaty sądowej od pozwu, 17 zł tytułem opłaty skarbowej od przedstawienia pełnomocnictwa, 270 zł tytułem wynagrodzenia pełnomocnika (§ 2 pkt 2 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności adwokackie) oraz 20,60 zł tytułem wydatku na przesłanie wezwania do zapłaty (k. 8v). Tenże ostatni wydatek niewątpliwie bowiem należało uznać za niezbędny do celowego dochodzenia praw w rozumieniu art. 98 § 3 k.p.c., gdyż mógł on zapobiec wszczęciu niniejszego procesu oraz był niezbędny do postawienia wierzytelności w stan wymagalności.

Sygn. akt XIV C 757/19 upr.

(poprzednio I 1 C 977/19)

ZARZĄDZENIE

Dnia 30 grudnia 2019 r.

1. Odnotować w Repertorium C i kontrolce uzasadnień;
2. odpis wyroku z uzasadnieniem doręczyć pełnomocnikowi pozwanego;
3. odpis postanowienia o sprostowaniu nakazu zapłaty doręczyć pełnomocnikom stron;
4. po uprawomocnieniu się postanowienia wzmiankę o sprostowaniu umieścić na oryginale nakazu zapłaty;
5. akta przedłożyć z wpływem lub za 21 dni z z.p.o..

asesor sądowy P. S.