

UZASADNIENIE

Pozwem wniesionym w dniu 13 września 2018 roku powódka (...) Sp. z o.o. z siedzibą w W. żądała zasądzenia od pozwanej (...) Sp. z o. o. z siedzibą w W. kwoty w wysokości 300 Euro wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia 28 sierpnia 2018 roku do dnia zapłaty tytułem odszkodowania za opóźniony lot, a także o zasądzenie od pozwanej na rzecz powódki zwrotu kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych (pozew, k. 3 – 4).

W odpowiedzi na pozew pozwana (...) Sp. z o. o. z siedzibą w W. wniosła o oddalenie powództwa w całości i zasądzenie od powódki na rzecz pozwanej kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego (odpowiedź na pozew, k. 24 – 27).

Sąd ustalił co następuje.

P. K. zawarł z przewoźnikiem (...) Polska z siedzibą w W. umowę przewozu lotniczego, obejmująca przelot z K. do F. w dniu 28 czerwca 2018 roku, nr lotu (...). Pasażer stawił się na odprawę pasażerów (okoliczności bezsporne, potwierdzone dokumentem w postaci karty pokładowej, k. 9).

Przedmiotowy lot był odbył się z opóźnieniem (okoliczność bezsporna).

P. K. zawarł z powódką (...) Sp. z o.o. z siedzibą w W. umowę cesji wierzytelności z tytułu odszkodowania za opóźniony lot (dowód: umowa, k. 10), a następnie pismem z dnia 20 lipca 2018 r. wezwał pozwaną do zapłaty odszkodowania w kwocie 300 euro tytułem opóźnienia lotu nr (...) z K. do F. w dniu 28 czerwca 2018 roku (dowód: wezwanie do zapłaty, k. 11).

Z tego względu, e przewoźnik nie zastosował się do powyższego wezwania, powódka następnie wystąpiła z niniejszym powództwem (okoliczność bezsporna).

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.

W toku postępowania Sąd dopuścił również dowód z dokumentu w postaci Depeszy (...) na okoliczność rzeczywistego czasu przylotu na lotnisko docelowe. Dokument ten co prawda nie został złożony wraz z tłumaczeniem przysięgłym z języka angielskiego, jednakże nie zawiera on treści, które wymagają tłumaczenia, lecz jedynie godziny lotów.

Sąd zważył co następuje.

Powództwo nie zasługiwało na uwzględnienie.

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. a) - c) rozporządzenia nr 261/04, w przypadku odwołania do powyższego artykułu, pasażerowie otrzymują odszkodowanie w wysokości 250 EUR dla wszystkich lotów o długości do 1 500 kilometrów, w wysokości 400 EUR dla wszystkich lotów o długości od 1 500 do 3 500 kilometrów oraz 600 EUR dla wszystkich innych lotów niż loty określone w lit. a) lub b).

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.

Poza sporem w niniejszej sprawie było, iż pozwana był przewoźnikiem lotniczym obsługującym lot (...) z K. do F. w dniu 28 czerwca 2018 roku.

Pozwana podnosiła zarzut braku legitymacji czynnej po stronie powoda, wskazując na nieważność umowy ceśni ze względu na treść art. 449 k.c.

Nie można zdaniem Sądu zgodzić się ze stanowiskiem pozwanej, że odszkodowanie przysługujące pasażerom rejsów opóźnionych jest prawem osobistym ściśle związanym z osobą pasażera i ma charakter zadośćuczynienia, do którego mają zastosowanie przepisy art. 448 i 449 k.c. W ocenie Sądu odszkodowanie z Rozporządzenia nr 261/2004 nie jest odszkodowaniem mającym charakter zadośćuczynienia za naruszenie dóbr osobistych. Jest to bowiem świadczenie, którego zadaniem ma być ryczałtowe zniwelowanie szkody powstałej w wyniku nieprawidłowego wykonania umowy zawartej pomiędzy pasażerem a przewoźnikiem, poniesionej przez pasażera w związku z odwołaniem /opóźnieniem lotu. Szkada pasażera polega zarówno na straconym czasie i innych niedogodnościach związanych z opóźnieniem lot, jak również może mieć charakter szkody majątkowej, zaś odszkodowanie ma na celu jej naprawienie bez konieczności wykazywania jej powstania jak również jej wysokości.

O tym, że odszkodowanie ma również niwelować szkodę majątkową świadczy również art. 12 Rozporządzenia nr 261/2004, zgodnie z którym Rozporządzenie nie narusza praw pasażerów do dochodzenia dalszego odszkodowania, przy czym odszkodowanie uzyskane na podstawie Rozporządzenia może zostać potrącone z takiego odszkodowania. Zatem w przypadku zasądzenia na rzecz pasażera odszkodowania w rzeczywistej wysokości, odszkodowanie przyznane na podstawie Rozporządzenia stanowi część tego odszkodowania.

Wszystko to wskazuje, że celem rozporządzenia było zapewnienie odszkodowania pasażerom opóźnionych lotów niwelującego zarówno poczucie dyskomfortu związanego z opóźnieniem/odwołaniem lotu, jak również poniesioną rzeczywistą szkodę majątkową wywołaną opóźnieniem/odwołaniem lotu.

Pozwana ponadto kwestionowała legitymację czynną powódki wskazując również, że nie wykazała, iż jej poprzednik prawny stawiał się na odprawę pasażerów skarżonego lotu. Ten zarzut pozwanej w ocenie Sądu również był nie uzasadniony.

Wskazać należy, że udowodnienie faktu, iż poprzednik prawny strony powodowej stawiał się na przedmiotowy lot i go odbył, co zostało zanegowane przez pozwaną, było niezbędne do wykazania legitymacji powódki do dochodzenia odszkodowania w trybie powołanych wyżej przepisów. Powódka powinna zatem wykazać, że pasażer od którego nabyła wierzytelność z tytułu odszkodowania za opóźniony lot nie tylko posiadał potwierdzoną rezerwację na dany lot, ale też że stawiał się na odprawę pasażerską.

W ocenie Sądu wystarczającym dowodem okoliczność odbycia lotu była karta pokładowa, czyli dokument, który jest wręczany podczas odprawy na podstawie, którego pasażerowie wpuszczani są następnie na pokład samolotu. Powódka dokument ten przedstawiła i znajduje się on w aktach sprawy na k. 9.

W świetle powyższych rozważań należało przyjąć, że podniesiony przez pozwaną zarzut braku legitymacji czynnej powódki był chybiony.

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).

W dalszej kolejności należało rozważyć, czy w dniu 28 czerwca 2018 roku doszło do rzeczywistego opóźnienia lotu nr (...) wynoszącego co najmniej trzy godziny po pierwotnie przewidzianej przez przewoźnika lotniczego godzinie przylotu do miejsca docelowego.

Próbie określenia momentu końcowego opóźnienia lotu podjął Trybunał Sprawiedliwości w wyroku z dnia 4 września 2014 roku wydanym w sprawie C-452/13. Trybunał wskazał, że w kontekście art. 5 i 7 rozporządzenia nr 261/2004 opóźnienie lotu odnosi się do opóźnienia stwierdzonego przy przylocie. Zatem aby określić wielkość takiego opóźnienia należy porównać planowaną godzinę przylotu samolotu z godziną, w której rzeczywiście osiągnął on cel. Trybunał wskazał również, że co do zasady sytuacja pasażerów nie zmienia się istotnie ani w momencie, w którym koła samolotu dotykają drogi startowej docelowego lotniska, ani w momencie, w którym samolot osiąga pozycję postojową i zaciągnięto hamulce postojowe lub umocowano klocki hamujące, gdyż pasażerowie wówczas nadal pozostają poddani różnym ograniczeniom w zamkniętej przestrzeni, w której się znajdują. W związku z tym pojęcie „czas przylotu” używane do celów określenia wielkości opóźnienia, którego doświadczyli pasażerowie danego lotu, odpowiada chwili, w której co najmniej jedne z drzwi samolotu otwierają się, przy założeniu, że w owym momencie pasażerowie mają prawo opuścić maszynę (por. Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 4 września 2014 roku, C-452/13).

Poprzednik prawny strony powodowej zawarł z pozwaną umowę przewozu lotniczego na trasie z K. do F. w dniu 28 czerwca 2018 roku z planowanym przylotem o godzinie 10:55 (...). Rejs ten dotarł do miejsca przeznaczenia jednak o godzinie 13.54 (...), a więc z opóźnieniem wynoszącym 2 godziny i 59 minut. W związku z tym brak jest podstaw do uwzględnienia roszczenia odszkodowawczego powódki zgodnie z Rozporządzeniem nr 261/2004, bowiem prawa do odszkodowania pasażerów opóźnionych lotów przysługuje, jeżeli przybędą do ich miejsca docelowego co najmniej trzy godziny po pierwotnie przewidzianej przez przewoźnika lotniczego godzinie przylotu.

Z tego też względu powództwo w sprawie należało ostatecznie oddalić w całości.

O kosztach procesu orzeczono w punkcie drugim wyroku na podstawie art. 98 k.p.c., zgodnie z zasadą odpowiedzialności za wynik procesu, w myśl której strona przegrywająca sprawę obowiązana jest zwrócić przeciwnikowi na jego żądanie koszty niezbędne do celowego dochodzenia praw i celowej obrony (koszty procesu).

Mając na uwadze powyższe, orzeczono jak w sentencji.