

Sygnatura akt II Ca 774/20

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 8 czerwca 2020 roku

Sąd Okręgowy w Krakowie II Wydział Cywilny Odwoławczy

w składzie:

Przewodniczący:	Sędzia SO Zbigniew Zgud
-----------------	-------------------------

po rozpoznaniu w dniu 8 czerwca 2020 roku w Krakowie

na posiedzeniu niejawnym w postępowaniu uproszczonym

sprawy z powództwa K. G.

przeciwko (...) Company z siedzibą w (...), S., C. D. (Irlandia)

o zapłatę

na skutek apelacji strony pozwanej

od wyroku Sądu Rejonowego dla Krakowa – Krowodrzy w Krakowie z dnia 13 grudnia 2019 roku, sygnatura akt I C 2273/19/K

I. oddala apelację;

II. zasądza na rzecz powódki K. G. od strony pozwanej (...) Company z siedzibą w A. (...), S., C. D. (Irlandia) kwotę 450 zł (czteryście pięćdziesiąt złotych) tytułem zwrotu kosztów postępowania apelacyjnego;

III. zarządza zwrot przez Skarb Państwa – Sąd Rejonowy dla Krakowa - Krowodrzy w Krakowie na rzecz strony pozwanej kwoty 100 zł (sto złotych) nadpłaconej opłaty sądowej od apelacji.

SSO Zbigniew Zgud

Sygn. akt II Ca 774/20

UZASADNIENIE

wyroku Sądu Okręgowego w Krakowie z dnia 8 czerwca 2020 roku

Sprawa podlegała rozpoznaniu w postępowaniu uproszczonym. Ponieważ Sąd Okręgowy nie przeprowadził postępowania dowodowego, zgodnie z art. 505¹³ § 2 k.p.c. uzasadnienie wyroku zostaje ograniczone do wyjaśnienia podstawy prawnej wyroku z przytoczeniem przepisów prawa.

Sąd Okręgowy zważył co następuje:

Zarzut braku drogi sądowej jest chybiony. Rzeczywiście zgodnie z art. 205c ust. 1 prawa lotniczego dochodzenie roszczeń majątkowych wynikających z przepisów rozporządzenia nr 261/2004/WE przysługuje pasażerowi po

wyczerpaniu postępowania reklamacyjnego. Przepisy nie regulują jednak formy takiego postępowania. Artykuł 205c ust. 3 prawa lotniczego wymaga jedynie aby reklamację złożyć w formie pisemnej albo elektronicznej w rozumieniu przepisów Kodeksu cywilnego. Przepisy prawa lotniczego nie określają legalnej definicji reklamacji. Nie ma więc podstaw do uznania, że pojęcie to należy rozumieć inaczej jak rozumiane jest w języku potocznym. Słownik języka polskiego pojęciu reklamacji nadaje dwa znaczenia:

1. «zwrócenie się do dostawcy, producenta, wykonawcy usługi w sprawie ujawnionych wad towaru, niedokładności w dostawie, w rachunku, w wykonaniu usługi itp. z żądaniem naprawienia szkód»
2. «zażalenie, skarga złożone w tej sprawie»

Wynika stąd jednoznacznie, że za reklamację pisemną można uznać każde pismo kierowane w tym wypadku do przewoźnika lotniczego, które wystarczająco precyzyjnie określa żądanie klienta i przedmiot jego niezadowolenia. Za takim rozumieniem reklamacji przemawia także uzasadnienie projektu ustawy wprowadzającej art. 205c do prawa lotniczego (druk sejmowy nr 2988). W uzasadnieniu projektu wskazano, że rozwiązanie przyjęte w art. 205c ust. 1 zapewnia, że przed wystąpieniem przez pasażera na drogę sądową lub ze skargą do Rzecznika Praw Pasażera inicjującą postępowanie w sprawie pozasądowego rozwiązywania sporu pasażerskiego, przewoźnik lotniczy, organizator turystyki albo sprzedawca biletów będzie miał możliwość spełnienia świadczenia w wyniku bezpośredniego wezwania go przez pasażera do zaspokojenia roszczenia poprzez złożenie reklamacji. Założeniem projektu było zatem, aby reklamacja miała formę wezwania do spełnienia świadczenia. Wezwanie do zapłaty z jakim wystąpiła powódka przed wytoczeniem niniejszej sprawy niewątpliwie spełnia te wymagania. Po pierwsze miało formę pisemną. Zawierało także wszelkie niezbędne elementy określające roszczenie. Powódka wskazała z jakim żądaniem i z jakiego tytułu występuje do przewoźnika. Strona pozwana nie wskazuje w istocie żadnych argumentów przemawiających za niemożnością uznania wezwania do zapłaty za reklamację. Strona pozwana powołuje się wprawdzie w apelacji na Ogólny Regulamin Przewozu R., ale po pierwsze na żadnym etapie postępowania nie przedłożyła takiego dokumentu, a nadto podnosząc taki zarzut nie wskazała na czym miałyby polegać niezgodność działania powódki z tym Regulaminem. Co jednak najważniejsze, jest to nowe twierdzenie zgłoszone po raz pierwszy w postępowaniu apelacyjnym i jako takie podlega pominięciu z mocy art. 381 k.p.c. Co istotne, przedmiotowe wezwanie do zapłaty skierowano jeszcze przed wejściem w życie art. 205c prawa lotniczego. Przepis ten wszedł bowiem w życie 1 kwietnia 2019 roku, zgodnie z art. 19 Ustawy z dnia 14 grudnia 2018 r. o zmianie ustawy - Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw. Ustawa ta nie zawiera przepisów przejściowych co do stosowania art. 205c ust. 1. Można zatem przyjąć, że wprowadzają obowiązek złożenia reklamacji także z mocą wsteczną. Zważywszy jednak na to, że celem odnośnych regulacji jest ochrona konsumenta, to tym bardziej nie należy do pism konsumenta kierowanych do przewoźnika lotniczego stosować nadmiernego formalizmu. Przeczyłoby to bowiem istocie ustanawianej ochrony. Zgodnie z kolei z art. 205c ust. 2 prawa lotniczego postępowanie reklamacyjne uważa się za wyczerpane w przypadku, gdy przewoźnik lotniczy, organizator turystyki albo sprzedawca biletów rozpatrzył reklamację albo upłynął termin do jej rozpatrzenia. Reklamacja powinna być rozpatrzona w terminie 30 dni od dnia jej złożenia. Trzydziestodniowy termin rozpatrzenia reklamacji niewątpliwie upłynął. Nie może być zatem mowy o niewyczerpaniu drogi postępowania reklamacyjnego. Nie ma zatem podstaw do uznania zarzutu naruszenia art. 199 § 1 pkt 1 k.p.c. za uzasadniony.

Chybiony jest zarzut naruszenia art. 233 § 1 k.p.c. Przepis ten dotyczy kompetencji sądu do oceny materiału dowodowego oraz określa sposób tej oceny. Zgodnie z powołanym przepisem sąd ocenia wiarygodność i moc dowodów według własnego przekonania, na podstawie wszechstronnego rozważenia zebranego materiału. Zarzuty apelacji nie odnoszą się tymczasem do materiału dowodowego złożonego w sprawie i jego oceny dokonanej przez Sąd Rejonowy. Uzasadnienie apelacji stanowi w tym zakresie wywód oparty praktycznie wyłącznie na przywołaniu orzeczeń innych sądów w innych sprawach. Tymczasem znaczenie dla rozstrzygnięcia niniejszej sprawy miałyby wyłącznie wyroki wydane między stronami niniejszego postępowania. Takich jednak strona apelująca nie przywołuje. Fakt wydania w innej sprawie wyroku korzystnego dla strony pozwanej może rodzić skutki jedynie w sferze rozważań prawnych. Argumentacja przyjęta w tamtych sprawach mogłaby stanowić wsparcie poglądu prawnego strony. Nie może jednak stanowić wsparcia jej twierdzeń co do stanu faktycznego. Tymczasem w niniejszej sprawie kluczową kwestią dla rozstrzygnięcia było to, że strona pozwana graniczyła swoje twierdzenia faktyczne co do odwołania lotu

będącego przedmiotem sporu w niniejszej sprawie w zasadzie wyłącznie do twierdzenia, że miał miejsce strajk załóg. Nie wskazała jednak twierdzeń co do związku strajku z odwołaniem tego konkretnego lotu. Nie powołała także dowodów i twierdzeń na okoliczność podjęcia działań racjonalnie minimalizujących wpływ strajku na odwołanie tego konkretnego lotu. Nie było sporu, że strajk miał miejsce. Nie ma też wątpliwości, że strajk jako taki może stanowić okoliczność zwalniającą przewoźnika od odpowiedzialności za opóźnienie lub odwołanie lotu. Rzecz jednak w tym, że przewoźnik musi wykazać, że strajk miał po pierwsze rzeczywisty wpływ na odwołanie tego konkretnego lotu, a nadto, że podjął racjonalne działania minimalizujące skutki strajku. Jak Sąd Okręgowy zwrócił już uwagę powyżej, takiego wyводу strona pozwana w ogóle nie oferuje, nie wspominając już o przedstawieniu na te okoliczności dowodów. Nie ma przy tym znaczenia, czy strajk był planowany. Planowany i zgodny z prawem strajk, jakkolwiek jest przewidywalny, to jednak jego skutki mogą mieć różny charakter. Zróżnicowane mogą być też czas trwania strajku, ilość strajkujących pracowników i znaczenie jakie strajkujący pracownicy mają dla funkcjonowania przewoźnika. To przede wszystkim te okoliczności i sposób reakcji na nie po stronie przewoźnika decydują o możliwości przyjęcia strajku jako nadzwyczajnej okoliczności, której nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków w rozumieniu art. 5 ust. 3 Rozporządzenia 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. 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. Strona pozwana sama powołuje się w odpowiedzi na pozew na wyroki Trybunału Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich w sprawach C – 402/07 i C – 432/07 gdzie wskazuje się na obowiązek dowiedzenia przez przewoźnika, że odwołanie lub duże opóźnienie lotu jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo wszelkich racjonalnych środków, to jest okoliczności, które pozostają poza zakresem skutecznej kontroli przewoźnika lotniczego. O ile sam strajk zwykle pozostaje poza zakresem skutecznej kontroli przewoźnika, to już w gestii tego przewoźnika pozostaje podjęcie konkretnych działań ograniczających skutki tego strajku dla pasażerów. I co do tej ostatniej kwestii strona pozwana w ogóle w niniejszej sprawie się nie wypowiedziała. Nie wykazała jakie konkretne czynności podjęła w celu minimalizacji skutków strajku, ani czy były one racjonalne i wystarczające. Innymi słowy, samo powołanie się przewoźnika na strajk załóg nie wystarcza dla zwolnienia go od odpowiedzialności za opóźniony lub odwołany lot. Nie można zatem mówić o naruszeniu przez Sąd Rejonowy art. 231 k.p.c. Sąd Rejonowy nie tyle bowiem dokonał ustalenia faktycznego w oparciu o domniemanie, co nie był w stanie dokonać ustaleń istotnych dla zwolnienia strony pozwanej od odpowiedzialności ze względu na brak stosownych twierdzeń i dowodów zgłoszonych przez tę stronę.

Mając powyższe na uwadze Sąd Okręgowy uznał zaskarżony wyrok za prawidłowy. Sąd Rejonowy zastosował właściwą podstawę prawną rozstrzygnięcia. Nie ma potrzeby ponownego przytaczania w tym miejscu wyводу Sądu Rejonowego co do podstaw wymagalności roszczenia i jego wysokości.

Mając powyższe na uwadze Sąd Okręgowy oddalił apelację jako bezzasadną na zasadzie art. 385 k.p.c.

O kosztach postępowania odwoławczego orzeczono na zasadzie art. 98 k.p.c. w zw. z art. 391 § 1 k.p.c. Na koszty te składa się wynagrodzenie pełnomocnika w osobie adwokata zgodnie z § 2 pkt 3 w zw. z § 10 ust. 1 pkt 1 Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości w sprawie opłat za czynności adwokackie.

SSO Zbigniew Zgud