

Sygn. akt **V Ca 1088/19**

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 3 marca 2020 r.

Sąd Okręgowy w Warszawie V Wydział Cywilny Odwoławczy w składzie:

Przewodniczący:	Sędzia Adrianna Szewczyk-Kubat
Protokolant:	sekr. sądowy Przemysław Sulich

po rozpoznaniu w dniu 3 marca 2020 r. w Warszawie

na rozprawie

sprawy z powództwa (...) S.A. z siedzibą w W.

przeciwko (...) z siedzibą w B.

o zapłatę

na skutek apelacji pozwanego

od wyroku Sądu Rejonowego dla m. st. Warszawy w Warszawie

z dnia 18 października 2018 r., sygn. akt II C 3986/17

1. oddala apelację;
2. zasądza od (...) z siedzibą w B. na rzecz (...) S.A. z siedzibą w W. kwotę 450 zł (czterysta pięćdziesiąt złotych) tytułem zwrotu kosztów zastępstwa procesowego w instancji odwoławczej.

Sygn. akt V Ca 1088/19

UZASADNIENIE

(...) sp. z o.o. z siedzibą w W. (obecnie (...) S.A. z siedzibą w W.) wniosła o zasądzenie od pozwanego (...) Sp. z o.o. z siedzibą w V. na Węgrzech (obecnie (...) z siedzibą w B. na Węgrzech) kwoty 400 EURO tytułem odszkodowania wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 3 marca 2017r. do dnia zapłaty oraz o zasądzenie kosztów procesu.

Pozwana wnosiła o oddalenie powództwa w całości i zasądzenie od powoda na jej rzecz kosztów postępowania.

Wyrokiem z dnia 18 października 2018r. w sprawie II C 3986/17 Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie uwzględnił w całości żądanie pozwu oraz zasądził od pozwanej na rzecz powoda kwotę 947 zł tytułem kosztów postępowania.

Apelację od powyższego wyroku wniósł pozwany, który zaskarżył orzeczenie w całości zarzucając Sądowi Rejonowemu naruszenie przepisów prawa, tj.: art. 5 ust. 3 i art. 7 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. w zw. z art. 510 § 1 k.c., art. 509 § 1 k.c. w zw. z art. 448 k.c. i art. 499 k.c., załącznika

nr 3 do Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym (Konwencji Chicagowskiej), art. 505⁶ k.c. w zw. z art. 505⁷ k.c., art. 278 § 1 k.p.c. i art. 233 § 1 k.p.c.

Pozwany wniósł o zmianę wyroku i oddalenie powództwa w całości oraz o zasądzenie na jego rzecz kosztów postępowania za obydwie instancje, ewentualnie o uchylenie wyroku do ponownego rozpoznania.

W odpowiedzi na apelację powódka wносиła o jej oddalenie i zasądzenie na jej rzecz kosztów postępowania apelacyjnego.

Z uwagi na fakt, że niniejsza sprawa podlega rozpoznaniu według przepisów o postępowaniu uproszczonym, Sąd Okręgowy ograniczył uzasadnienie wyroku do wyjaśnienia jego podstawy prawnej z przytoczeniem przepisów prawa.

Sąd Okręgowy zważył co następuje:

Apelacja pozwanego nie zasługiwała na uwzględnienie.

W pierwszej kolejności Sąd II instancji uznał, iż nie naruszono przepisów postępowania uproszczonego, a to z tego powodu, iż przyjął za zasadną argumentację pozwanego, iż w sprawie nie były potrzebne, wbrew stanowisku Sądu Rejonowego, wiadomości specjalne dla rozszyfrowania depeszy (...) stanowiącej dowód pozwanego w sprawie na okoliczność warunków pogodowych w dniu planowanego lotu. Trzeba bowiem było wskazać, iż już w toku postępowania, a mianowicie w piśmie z dnia 13 września 2018r. pozwany szeroko wyjaśnił, co oznaczają przedstawione w depeszy skróty, a powód nie kwestionował prawidłowości wyjaśnienia tych oznaczeń. W związku z powyższym, na tej podstawie można było rozszyfrować także treść depeszy z daty lotu bez konieczności odwoływania się do opinii biegłego.

Sąd Okręgowy nie podzielił także zarzutów apelacji dotyczących niedopuszczalności cesji wierzytelności wynikającej z 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.

Przede wszystkim nie można było zgodzić się z twierdzeniem, iż zryczałtowane odszkodowanie obejmowało jedynie zapłatę za szkodę niemajątkową stanowiąc w istocie zadośćuczynienie oparte o podstawę wynikającą z deliktu. W rozporządzeniu nie przeprowadzono zróżnicowania szkody majątkowej i niemajątkowej, a jego podstawowym celem jest możliwość odpłaty za niewłaściwe (w postaci braku lotu lub jego znacznego opóźnienia) wykonanie umowy przewozu przez przewoźnika w z góry określonej wysokości, bez konieczności dokładnego wykazania przez pasażera poniesienia szkody i jej wysokości oraz wikłania go w nieraz długoletnie procesy sądowe w tym zakresie. Oczywistym także jest, iż szkoda w postaci opóźnienia lotu może przybrać różne, zarówno majątkowe, jak i niemajątkowe formy, takie jak stracony czas, skrócenie pobytu, ale i poniesienie np. dodatkowych kosztów w związku z nie dotarciem na czas do swojej destynacji, utratą zarobku itp. Objęcie pojęciem odszkodowania w świetle rozporządzenia z 2004r. zarówno szkody o charakterze majątkowym, jak i niemajątkowym potwierdzały także pośrednio orzeczenia TSUE z dnia 6 maja 2010r. w sprawie C-63/09 i z dnia 13 października 2011r. w sprawie C-83/10, w których Trybunał wskazał wprost, że pojęcie szkody użyte w Konwencji Montrealskiej, wbrew wywodom pozwanej, obejmuje zarówno szkodę o charakterze materialnym jak i krzywdę. Brak jest więc podstaw, by twierdzić, że rozporządzenie miało niejako likwidować lukę w odpowiedzialności za szkodę i obejmować wyłącznie szkodę niemajątkową. Warunkiem przyznania odszkodowania nie było też wykazanie jakiegokolwiek winy w postępowaniu przewoźnika.

Sąd Okręgowy nie miał też żadnych wątpliwości, że z uwagi na powyższe, przedmiotowe roszczenie nie stanowiło roszczenia o charakterze osobistym. Warunkiem przyznania odszkodowania i jego wysokości nie były bowiem określone cechy czy zachowanie pasażera. Zbycie wierzytelności z tytułu odszkodowania także nie powodowałyby, że cel rozporządzenia nie zostałby osiągnięty, skoro zbywca od nabywcy otrzymywał stosowną rekompensatę, co wynikało wprost z treści przedstawionej umowy cesji.

Niewątpliwie istniała też causa umowy cesji, skoro cedent dokonał przeniesienia wierzytelności w zamian za konkretne przysporzenie, którego wysokość była związana z koniecznością lub brakiem konieczności podejmowania przez cesjonariusza dalszych kroków, w tym wystąpienia na drogę sądową.

Oczywistym też było, że wierzytelność, która była przedmiotem niniejszego postępowania, może powstać tylko na rzecz pasażera. Jeżeli jednak już powstanie, to z punktu widzenia interesów drugiej strony, czyli przedsiębiorcy - przewoźnika, byłoby bez znaczenia, czy zapłaci dłużną sumę do rąk pasażera, czy do rąk osoby, na którą przelał on swoją wierzytelność.

Sąd II instancji uznał także, że cesja przez pasażera tego rodzaju wierzytelności nie zagraża interesom dłużnika tak, jak interesom wynajmującego zagrażałby przelew bez jego zgody prawa najmu lokalu przez najemcę, czy jak zagrażałby interesom wdzierżawiającego przelew bez jego zgody prawa dzierżawy przez dzierżawcę, a interesom zobowiązanego z umowy przedwstępnej – przelew bez jego zgody wierzytelności o zawarcie z nim przyrzeczonej umowy. W przypadku cesji wierzytelności pasażera dostateczną ochronę dłużnikowi – przewoźnikowi zapewniają ogólne zasady, na jakich odbywa się przelew wierzytelności. W szczególności może się on zgodzić z art. 513 § 1 k.c. bronić wobec cesjonariusza za pomocą wszelkich zarzutów, które miał przeciwko pasażerowi w chwili powzięcia wiadomości o dokonaniu przez niego przelewu (podobnie uchwała Sądu Najwyższego z dnia 14 lutego 2002 r., III CZP 81/01 oraz wyrok Sądu Najwyższego z dnia 16 kwietnia 2009 r., I CSK 487/08).

Sąd Okręgowy zważył dalej, że nie można przyrównać „nadzwyczajnej okoliczności” wyłączającej odpowiedzialność przewoźnika do zdarzenia zewnętrznego, którego nie można przewidzieć i któremu nie można przeciwdziałać. Rozporządzenie unijne definiuje „nadzwyczajne okoliczności” w pkt. 15 preambuły stwierdzając, że „za nadzwyczajne okoliczności powinno się uważać sytuację, gdy decyzja kierownictwa lotów w stosunku do danego samolotu spowodowała danego dnia powstanie dużego opóźnienia, przełożenie lotu na następny dzień albo odwołanie jednego lub więcej lotów tego samolotu pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków przez zainteresowanego przewoźnika, by uniknąć tych opóźnień lub odwołań lotów”. Definicja ta nie zawiera więc w sobie elementu działania siły zewnętrznej, natomiast kwalifikacja okoliczności jako nadzwyczajnej wymaga podjęcia wszelkich środków zaradzenia sytuacji, które jednak miały okazać się nieskuteczne. W wyroku Trybunału Sprawiedliwości z dnia 23 października 2012r., C-581/10 (Emeka Nelson i inni przeciwko Deutsche Lufthansa AG i TUI Travel plc i inni przeciwko Civil Aviation Authority) Trybunał wskazał, iż nadzwyczajne okoliczności to okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków, a więc takie, które pozostają poza zakresem skutecznej kontroli przewoźnika lotniczego. W tym kontekście istotnie szczególnie nasilone opady śniegu, odbiegające od opadów normalnych o tej porze roku, z których wystąpieniem przewoźnik powinien się liczyć i być na nie przygotowanym, mogłyby stanowić nadzwyczajne okoliczności w rozumieniu przepisów rozporządzenia.

Tym niemniej, w ocenie Sądu Okręgowego, w niniejszej sprawie pozwany nie wykazał wystąpienia takich nadzwyczajnych okoliczności. Z depesz (...) dotyczących warunków pogodowych w godzinach zbliżonych do czasu planowanego przylotu samolotu wynikało, iż miały miejsce opady śniegu, ale o charakterze nieznacznym bądź umiarkowanym, grubość zanieczyszczeń na pasie wynosiła 4 mm, widzialność 6.000 m. Z wydruku ze strony internetowej (...) wynikało, iż miały miejsce tego dnia opady śniegu, a prędkość wiatru do godziny 23.30 kształtowała się w okolicach 30-44 km/h. Artykuł „wichura i śnieżycy w T.” w istocie odnosił się do przewidywanego nadejścia wichury, gdzie prędkość wiatru miałyby przekraczać 100 k/h, co jak wynika z wcześniej omówionych dokumentów nie sprawdziło się w godzinach wskazywanych dla przedmiotowego lotu. Strona pozwana nie załączyła natomiast żadnego komunikatu lotniska odnośnie odwołania lotów czy ich ograniczenia na tym lotnisku, nie wносиła o przeprowadzenie dowodu z opinii biegłego, który mógłby określić ponad wszelką wątpliwość, iż parametry wskazane w depeszy (...) czyniły niemożliwym bezpieczne odbycie przedmiotowego lotu.

W związku z powyższym Sąd II instancji uznał, że strona pozwana nie wykazała zaistnienia tego rodzaju okoliczności w postaci bardzo złych warunków pogodowych, które uniemożliwiły odbycie planowanego lotu.

Mając powyższe na uwadze, Sąd Okręgowy w oparciu o art. 385 k.p.c. oddalił apelację, o kosztach postępowania za II instancję orzekając w oparciu o art. 391 § 1 k.p.c. w z art. 108 § 1 k.p.c. i art. 98 k.p.c.