

UZASADNIENIE

wyroku z dnia 30 pa ździernika 2019 r.

Pozwem z dnia 27 lutego 2019 r. (data prezentaty) P. R. spółka akcyjna z siedzibą w W. (następnie przekształconą w (...) spółkę akcyjną w W.) domagał się zasądzenia od (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W. kwoty 600 euro wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie liczonymi od dnia wydania orzeczenie do dnia zapłaty oraz kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego oraz opłaty od pełnomocnictwa według norm przepisanych.

W uzasadnieniu pozwu powód wskazał, że na podstawie umowy cesji wierzytelności z dnia 4 września 2018 r., nabył od A. O. wierzytelność przysługującą jej względem pozwanego na podstawie rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylającego rozporządzenie EWG nr 295/91, z tytułu opóźnienia w dniu 26 sierpnia 2018 r. lotu na trasie z L. P. (...) do W., realizowanego przez pozwanego przewoźnika. Powód podniósł, że pismem nadanym w dniu 21 września 2018 r. zawiadomił pozwanego o przelewie wierzytelności oraz wezwał go do zapłaty żądanej kwoty w ciągu 7 dni drogą elektroniczną. Pomimo tego nie doszło do ugodowego rozwiązania sporu (pozew, k. 1-3).

W dniu 25 marca 2019 r. w sprawie prowadzonej pod sygn. akt I Nc 764/19 Referendarz Sądowy wydał nakaz zapłaty w postępowaniu upominawczym (nakaz zapłaty – k. 13).

W sprzeciwie od nakazu zapłaty pozwany (...) spółka akcyjna z siedzibą w W. wniósł o oddalenie powództwa w całości oraz o zasądzenie na swoją rzecz kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych oraz opłaty skarbowej od pełnomocnictwa.

W ocenie pozwanego opóźnienie skarżonego lotu wynikało z zaistnienia nadzwyczajnych okoliczności, co wyłącza odpowiedzialność pozwanego na podstawie rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. Wskazał, że w dniu w którym miał odbyć się lot wykonywane były inspekcje ultradźwiękowe drugiego stopnia sprężarki średniego ciśnienia (...) prawego silnika samolotu. Inspekcje były przeprowadzane na wszystkich samolotach typu D. w związku z ujawnieniem wady projektowej (sprzeciw od nakazu zapłaty, k. 19-21v)

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

A. O. zawarła z (...) spółką akcyjną z siedzibą w W. umowę przewozu dotyczącą lotu na trasie T.-W. w dniu 26 sierpnia 2018 r. (okoliczność bezsporna).

Lot miał zostać wykonany z użyciem samolotu Boeing 787-800 D. (788) o numerach rejestracyjnych (...). Z uwagi na ujawnienie wady projektowej silników w samolotach tego typu w dniu lotu samolot poddawany był inspekcji ultradźwiękowej drugiego stopnia sprężarki średniego ciśnienia (...) prawego silnika, co spowodowało opóźnienie. Przewoźnik nie mógł zapewnić innego samolotu, gdyż albo wykonywały loty albo przechodziły niezbędne kontrole. Od kwietnia, czyli od kiedy linia lotnicza otrzymała od producentów silników RR Dyrektywę oraz Biuletyn nakładające ograniczenia w zakresie korzystania z samolotów, podejmował kroki w celu wyleasingowania dodatkowych samolotów (dowód: dokumentacja w zakresie ujawnienia wady projektowej -k. 28-43; korespondencja mail – k. 48-58; decyzja – k. 94-95; zestawienie liczby zapytań – k. 96).

W dniu 4 września 2018 r. pomiędzy A. O. (cedentem) będącą pasażerem linii lotniczych a (...) spółką akcyjną z siedzibą w W. (cesjonariuszem) zawarta została umowa cesji wierzytelności nr (...), na mocy której cedent przelał na rzecz cesjonariusza wierzytelność z tytułu roszczenia o odszkodowanie z tytułu opóźnienia/ odwołania lotu na podstawie Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady – Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 w związku z

orzeczeniem Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości w sprawach połączonych C 402/07 i C 432/07 (dowód: umowa cesji – k. 6-7).

Pismami z dnia 21 września 2018 r. powód (...) spółka akcyjna z siedzibą w W., zawiadomił (...) spółkę akcyjną z siedzibą w W. o zawarciu z A. O. umowy przelewu wierzytelności (...), z tytułu roszczenia o odszkodowanie za opóźnienie lotu z dnia 26 sierpnia 2018 r. oraz wezwał pozwanego do zapłaty kwoty 600 euro, w terminie 7 dni, na wskazany numer rachunku bankowego, pod rygorem skierowania sprawy na drogę postępowania sądowego (dowody: zawiadomienie o zawarciu umowy cesji wierzytelności – k. 5; przedsądowe wezwanie do zapłaty – k. 4-4v).

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie wyżej wskazanych dokumentów i ich kserokopii złożonych do akt sprawy. Okoliczności te jako przyznane Sąd na podstawie art. 229 i 230 k.p.c. uznał za udowodnione, nadto znajdując potwierdzenie w złożonych do akt dokumentach. Dokumenty te Sąd uznał za wiarygodne, gdyż składają się one na spójny obraz stanu faktycznego i nie pozostają ze sobą w sprzeczności.

Sąd oddalił wnioski dowodowe stron z przyczyn szczegółowo wskazanych w dalszej części uzasadnienia.

Sąd Rejonowy zważył co następuje:

Powództwo nie zasługiwało na uwzględnienie.

Z okoliczności niniejszej sprawy wynika, że źródłem roszczeń powoda była umowa cesji wierzytelności zawarta z A. O. na mocy, której powód przejął prawa do wierzytelności z tytułu roszczeń pasażera o odszkodowanie z tytułu opóźnienia lotu nr (...) w dniu 4 grudnia 2017 r. na podstawie Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady – Rozporządzenie WE nr 261/2004.

Zgodnie z art. 509 § 1 k.c., wierzyciel może bez zgody dłużnika przenieść wierzytelność na osobę trzecią (przelew), chyba że sprzeciwiałoby się to ustawie, zastrzeżeniu umownemu albo właściwości zobowiązania. § 2 precyzuje, iż wraz z wierzytelnością przechodzą na nabywcę wszelkie związane z nią prawa, w szczególności roszczenie o zaległe odsetki.

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.

W tym miejscu stwierdzić należy, że odwołanie lotu nie kreuje po stronie pasażerów prawa do odszkodowania, jeżeli przewoźnik lotniczy jest w stanie dowieść, że odwołanie lotu jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków (art. 5 ust. 3 rozporządzenia), to jest okoliczności, które pozostają poza zakresem skutecznej kontroli przewoźnika lotniczego. W motywie czternastym Rozporządzenia wskazano, że nadzwyczajne okoliczności 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.

Na zaistnienie takich właśnie okoliczności powoływał się w niniejszej sprawie pozwany, wskazując, że przyczyną opóźnienia rejsu była inspekcja samolotu z uwagi na ujawnione wady silnika w samolotach typu D..

Zdaniem Sądu, okoliczności wskazane przez pozwanego niewątpliwie były okolicznościami nadzwyczajnymi i stanowiły w stosunku do tego przewoźnika lotniczego zdarzenie o charakterze zewnętrznym, na które nie miał

wplywu i któremu nie mógł zapobiec. Nie może budzić wątpliwości, że konieczność przeprowadzenia inspekcji silnika w zakresie ujawnienia pękniętej łopatki sprężarki można postrzegać jako nadzwyczajną, niezależną od przewoźnika przyczynę opóźnienia lotu. Mając na uwadze bezpieczeństwo jakie przewoźnik obowiązany jest zapewnić pasażerom i skalę ewentualnych następstw katastrofy samolotu na skutek awarii, stwierdzić należy, że konieczność przeprowadzenia inspekcji i wykluczenia istnienia usterki było konieczne, szczególnie w zestawieniu, że wada występująca w silnikach tego typu samolotu pojawia się na ogromną skalę u wielu przewoźników, na co zwrócił uwagę sam producent wydając zalecenia ograniczające korzystanie z samolotów wyposażonych w te silniki. Dodatkowo trzeba mieć na uwadze, że lot odbywał się na długim dystansie bez możliwości nagłego awaryjnego lądowania. Z uwagi na to, że istniało wysokie ryzyko zaistnienia zagrożenia bezpieczeństwa na skutek ujawnienia się wad podczas eksploatacji samolotu zasadne było podjęcie działań, które spowodowały opóźnienie skarżonego rejsu.

Przewoźnik, w celu uchylenia się od odpowiedzialności odszkodowawczej musi udowodnić wystąpienie dwóch przesłanek egzoneracyjnych: tj. wystąpienia okoliczności nadzwyczajnych oraz podjęcia przez pozwanego wszelkich racjonalnych środków do uniknięcia skutków tych nadzwyczajnych okoliczności.

Zdaniem Sądu, pozwany podjął kroki mające na celu minimalizację skutków zaistniałej konieczności inspekcji silników samolotów. Sąd dał wiarę pozwanemu, że podjął szereg czynności mających na celu znalezienie innych maszyn, bowiem przedstawił na tę okoliczność wiadomości mail. Oczywiście jest, że nie było konieczne, aby przewoźnik przedstawiał całą korespondencję w tej sprawie jaką dysponuje. Jednocześnie kroki te podjął od razu kiedy otrzymał w kwietniu informację od producenta silników, a tym samym wykazał, że podjął racjonalne środki dla uniknięcia odwołania lotów wykonywanych samolotami, które musiały przejść niezbędne kontrole.

Mając na uwadze całokształt przedstawionych wyżej okoliczności związanych z bezpieczeństwem pasażerów Sąd przyjął, że lot LO 42 zaplanowany na dzień 26 sierpnia 2018 r. uległ opóźnieniu w związku z zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności i w związku z tym na gruncie tej sytuacji wyłączona została odpowiedzialność przewoźnika lotniczego oparta na zapisach Rozporządzenia (WE) 261/2004. Konsekwencją powyższego było natomiast oddalenie powództwa o czym orzeczono w pkt I sentencji wyroku.

Orzekając o kosztach procesu, Sąd kierował się zasadą odpowiedzialności za jego wynik wyrażoną w art. 98 § 1 i 3 k.p.c. w zw. z art. 99 k.p.c. Powód jest stroną przegrywającą sprawę, a zatem uzasadnione było ustalenie, że obciąża go obowiązek zwrotu na rzecz pozwanego całości poniesionych przez niego kosztów procesu w wysokości 917 zł, na którą składa się opłata skarbową od pełnomocnictwa w wysokości 17 zł i wynagrodzenie pełnomocnika procesowego w wysokości 900 zł ustalone stosownie do § 2 pkt 3 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 roku w sprawie opłat za czynności adwokackie.

Wobec powyższego orzeczono jak w pkt. II sentencji wyroku.

S. P. 1 S.

ZARZĄDZENIE

Odpis wyroku wraz z uzasadnieniem doręczyć pełnomocnikom stron.