

UZASADNIENIE

WYROKU ZAOCZNEGO Z DNIA 5 MAJA 2021 ROKU

W dniu 10 czerwca 2020 roku (data stempla pocztowego) do Sądu Rejonowego dla m. st. Warszawy w Warszawie wpłynął opłacony pozew M. K. przeciwko (...) Sp. z o.o. z siedzibą w W. o zapłatę 400,00 euro wraz z odsetkami ustawowymi od dnia 16 września 2019 roku do dnia zapłaty oraz zasądzenie od pozwanej na rzecz powódki zwrotu kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych (k, 2 – pozew).

Według uzasadnienia pozwu, powódka w dniu 14 września 2019 roku podróżowała rejssem lotniczym o numerze (...) 674 z W. do A., realizowanym przez pozwanego przewoźnika w ramach linii lotniczych B. P.. Wskutek nieprawidłowego wykonania przewozu przez pozwaną, powódka dotarła do miejsca docelowego z ponad 3-godzinnym opóźnieniem (k. 2 – 3 – uzasadnienie pozwu).

Pomimo prawidłowego doręczenia odpisu pozwu pozwanej w dniu 3 lutego 2021 roku (k. 51 – potwierdzenie doręczenia), nie złożyła ona odpowiedzi na pozew w przepisany dwutygodniowym terminie, wobec czego, na podstawie art. 339 § 1 k.p.c., tutejszy Sąd wydał wyrok zaoczny na posiedzeniu niejawnym.

Sąd ustalił, co następuje:

Powódka w dniu 14 września 2019 roku podróżowała rejssem lotniczym (...) 674 z W. do A., na podstawie umowy przewozu zawartej z pozwaną. M. K. posiadała potwierdzoną rezerwację na lot, stawiła się na lotnisku miejsca wylotu o wyznaczonej przez przewoźnika godzinie i prawidłowo dokonała odprawy pasażerskiej.

(bezsporne, ponadto dowód: k. 4 – karta pokładowa)

Odległość pomiędzy lotniskiem w W. a w A., liczona po ortodromie, przekracza 1500 kilometrów, ale jest mniejsza niż 3500 kilometrów.

(fakt notoryjny)

Jak wynika z korespondencji mailowej, prowadzonej z pozwaną przez B. K., przewoźnik był gotów do uznania odpowiedzialności po doręczeniu mu stosownych dokumentów oraz wniosku o wypłacenie odszkodowania z tytułu opóźnionego lotu.

Z załączonych do pozwu załączników nie wynika jednak, aby stosowne dokumenty zostały załączone przez M. K. – korespondencja w tym przedmiocie prowadzona była przez B. K.; co prawda, wśród załączników znajdują się potwierdzenia doręczeń przesyłek pocztowych, ale brak w treści pozwu wskazania których z załączonych pism konkretnie dotyczą, jak również załączone zostały potwierdzenia doręczeń bez korespondujących z nimi pism w postaci dokumentacji wymaganej przez przewoźnika i wezwania do zapłaty

(dowody: k. 5 – 9 – korespondencja mailowa; k. 12 – 13 – wniosek o odszkodowanie za opóźniony lot; k. 10 – 11, k. 14, k. 15, k. 16, k. 17 – potwierdzenia doręczeń)

Strona powodowa nie przedstawiła również żadnego dowodu na poparcie twierdzenia, że przedmiotowy rejs lotniczy doznał opóźnienia, w dotarciu do miejsca docelowego, w wymiarze przekraczającym 3 godziny. W szczególności za dowód wykazujący tę okoliczność nie można potraktować załączonej korespondencji mailowej, ponieważ nie sposób uznać wyrażoną w tej korespondencji wstępną gotowość do uznania odpowiedzialności za opóźniony lot jako przyznanie przez pozwaną, że takie opóźnienie faktycznie wystąpiło. Tym samym, Sąd powziął uzasadnione wątpliwości względem opisanej okoliczności i nie znalazł podstaw dla zastosowania instytucji przewidzianej w art. 339 § 2 k.p.c., zgodnie z którym przyjmuje się za prawdziwe twierdzenia powoda o faktach zawarte w pozwie lub pismach

procesowych doręczonych pozwanemu przed posiedzeniem, w przypadku niezłożenia przez niego odpowiedzi na pozew i wydania wyroku zaocznego.

Okoliczności bezsporne ustalono w oparciu o art. 229 k.p.c. i art. 230 k.p.c. Wedle brzmienia tych przepisów, nie wymagają dowodu fakty przyznane w toku postępowania przez stronę przeciwną, jeżeli przyznanie nie budzi wątpliwości, jak również, 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.

Sąd zważył, co następuje:

Powództwo nie zasługiwało na uwzględnienie, należało je oddalić.

Istota roszczenia strony powodowej opiera się o przepisy zawarte w Rozporządzeniu (WE) Nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 roku ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylającego Rozporządzenie (EWG) Nr 295/91 [dalej jako: „Rozporządzenie Nr 261/2004”].

Według art. 5 ust. 1 lit. c Rozporządzenia nr 261/2004, 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 planowanym czasem odlotu,
 - ii) zostali poinformowani o odwołaniu w okresie od dwóch tygodni do siedmiu dni przed planowanym czasem odlotu i zaoferowano im zmianę planu podróży, umożliwiającą im wylot najpóźniej dwie godziny przed planowanym czasem odlotu i dotarcie do ich miejsca docelowego najwyżej cztery godziny po planowanym czasie przylotu, lub
- (...) zostali poinformowani o odwołaniu w okresie krótszym niż siedem dni przed planowanym czasem odlotu i zaoferowano im zmianę planu podróży umożliwiającą im wylot nie więcej niż godzinę przed planowanym czasem odlotu i dotarcie do ich miejsca docelowego najwyżej dwie godziny po planowanym czasie przylotu.

Ponadto, zgodnie z art. 5 ust. 3 cytowanego Rozporządzenia, przewoźnik jest także zwolniony z obowiązku wypłaty rekompensaty, jeżeli może dowieść, iż odwołanie lotu zostało spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć mimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków.

Jak wynika z art. 7 ust. 1 lit. b Rozporządzenia Nr 261/2004, w przypadku odwołania lotu, pasażerowie otrzymują odszkodowanie w wysokości 400,00 euro dla wszystkich lotów wewnątrzspółnotowych dłuższych niż 1500 kilometrów i wszystkich innych lotów o długości od 1500 do 3500 kilometrów.

Mimo że w swoim brzmieniu art. 7 Rozporządzenia Nr 261/2004 porusza wyłącznie kwestię pasażerów lotów odwołanych, to zgodnie z orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej uprawnienie do żądania odszkodowania zostało rozciągnięte na pasażerów lotów opóźnionych w przypadku, gdy poniosą oni stratę czasową w liczbie co najmniej 3 godzin – to znaczy: jeżeli dotrą do miejsca docelowego co najmniej 3 godziny po przewidzianej przez przewoźnika lotniczego godzinie przylotu. Wynika to z wyroku z dnia 19 listopada 2009 r. Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w sprawach połączonych C – 402/07 i C – 432/07, których przedmiotem było wydanie orzeczeń prejudycjalnych na skutek wniosków złożonych w postępowaniach C. S., G. S., A. S. przeciwko (...) (C – 402/07) oraz S. B., K. L. przeciwko A. France SA (C – 432/07). Trybunał w swoim rozstrzygnięciu stwierdził: „Artykuły 5, 6 i 7 rozporządzenia nr 261/2004 ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów należy interpretować w ten sposób, że do celów stosowania prawa do odszkodowania pasażerów opóźnionych lotów można traktować jak pasażerów odwołanych lotów oraz że mogą oni powoływać się na prawo do odszkodowania przewidziane w art. 7 tego rozporządzenia, jeżeli z powodu tych lotów poniosą stratę czasu wynoszącą co najmniej trzy godziny, czyli 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 jest 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”.

Natomiast w wyroku z dnia 23 października 2012 roku w połączonych sprawach C – 581/10 oraz C – 629/10, Trybunał w składzie (...) potwierdził powyższą interpretację zwracając uwagę na fakt, iż zarówno pasażerowie lotów odwołanych, jak i opóźnionych znajdują się w porównywalnej sytuacji związanej ze stratą czasu w liczbie co najmniej 3 godzin w stosunku do czasu wskazanego przez przewoźnika. Obie kategorie pasażerów są też pozbawione realnej możliwości zmiany planu podróży – jeżeli muszą dotrzeć do miejsca docelowego w danym momencie, w żaden sposób nie mogą uniknąć utraty czasu wynikającej z nowej sytuacji.

Jednakże, jak wynika z ustalonego w sprawie stanu faktycznego, strona powodowa nie wykazała, aby przedmiotowy rejs lotniczy doznał opóźnienia w dotarciu do miejsca docelowego w wymiarze przekraczającym 3 godziny. Poczynione przez Sąd ustalenia pozostają również w sprzeczności z rzekomym przyjęciem i uwzględnieniem reklamacji przez pozwanego przewoźnika, jak twierdzi powódka w uzasadnieniu pozwu. Należy przy tym zaznaczyć, że wykazanie tej okoliczności było kluczowe dla ewentualnego zasądzenia roszczenia na rzecz powódki, a do jej wykazania była zobowiązana wobec brzmienia art. 6 k.c., z którego wynika, że ciężar udowodnienia faktu spoczywa na osobie, która z faktu tego wywodzi skutki prawne.

Tym samym, powództwo zostało oddalone w całości jako nieudowodnione.

ZARZĄDZENIE

Odpis wyroku wraz z uzasadnieniem proszę doręczyć powódce z pouczeniem nr 36.

asesor sądowy

D. P.