

Sygn. akt I C 197/23

Uzasadnienie wyroku z dnia 28 lipca 2023 r.

W pozwie z dnia 10 stycznia 2023 r. powód (...) Spółka Akcyjna z siedzibą w W. (poprzednio (...) Spółka Akcyjna z siedzibą w W.) żądał zasądzenia na swoją rzecz od pozwanego (...) Company z siedzibą w (...) Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością Oddziału w Polsce z siedzibą w W. kwoty 250,00 EUR wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia 1 października 2022 r. do dnia zapłaty oraz kosztami procesu według norm przepisanych.

W odpowiedzi na pozew pozwany żądał oddalenia powództwa oraz zasądzenia kosztów procesu według norm przepisanych.

Za podstawę wyroku Sąd Rejonowy przyjął następujące ustalenia i wnioski:

Na podstawie art. 5 ust. 1 lit. c) 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, uchylającego rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (Dz.U.UE.L.2004.46.1) w przypadku odwołania lotu, pasażerowie, których to odwołanie dotyczy mają prawo do odszkodowania od obsługującego przewoźnika lotniczego, zgodnie z art. 7 tego rozporządzenia, chyba że:

- i) zostali poinformowani o odwołaniu co najmniej dwa tygodnie przed planowym czasem odlotu; lub
 - 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.

Według art. 5 ust. 3 tego rozporządzenia obsługujący przewoźnik lotniczy nie jest zobowiązany do wypłaty rekompensaty przewidzianej w art. 7, jeżeli może dowieść, że odwołanie jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków.

W myśl art. 5 ust. 4 tego rozporządzenia ciężar dowodu tego czy i kiedy pasażerowie zostali poinformowani o odwołaniu lotu spoczywa na obsługującym przewoźniku lotniczym.

Na podstawie art. 6 ust. 1 tego rozporządzenia jeżeli obsługujący przewoźnik lotniczy ma uzasadnione powody, by przewidywać, że lot będzie opóźniony w stosunku do planowego startu:

- a) o dwie lub więcej godzin w przypadku lotów do 1.500 kilometrów; lub
 - b) o trzy lub więcej godzin w przypadku wszystkich lotów wewnątrzspółnotowych dłuższych niż 1.500 kilometrów i wszystkich innych lotów o długości pomiędzy 1.500 a 3.500 kilometrów; lub
 - c) o cztery lub więcej godzin w przypadku wszystkich innych lotów niż loty określone w lit. a) lub b),
- pasażerowie otrzymują od obsługującego przewoźnika lotniczego:

- i) pomoc określoną w art. 9 ust. 1 lit. a) i art. 9 ust. 2 tego rozporządzenia; oraz
- ii) gdy oczekiwany w sposób uzasadniony czas odlotu nastąpi co najmniej dzień po terminie poprzednio zapowiedzianego odlotu, pomoc określoną w art. 9 ust. 1 lit. b) i c) tego rozporządzenia; oraz
- (...) gdy opóźnienie wynosi co najmniej pięć godzin, pomoc określoną w art. 8 ust. 1 lit. a) tego rozporządzenia.

Na podstawie art. 7 ust. 1 tego rozporządzenia w przypadku odwołania do niniejszego artykułu, pasażerowie otrzymują odszkodowanie w wysokości:

- a) 250 EUR dla wszystkich lotów o długości do 1.500 kilometrów;
- b) 400 EUR dla wszystkich lotów wewnątrzspółnotowych dłuższych niż 1.500 kilometrów i wszystkich innych lotów o długości od 1.500 do 3.500 kilometrów;
- c) 600 EUR dla wszystkich innych lotów niż loty określone w lit. a) lub b).

Przy określaniu odległości, podstawą jest ostatni cel lotu, do którego przybycie pasażera nastąpi po czasie planowego przylotu na skutek opóźnienia spowodowanego odmową przyjęcia na pokład lub odwołaniem lotu.

Według art. 7 ust. 2 tego rozporządzenia jeżeli pasażerom zaoferowano, zgodnie z art. 8, zmianę planu podróży do ich miejsca docelowego na alternatywny lot, którego czas przylotu nie przekracza planowego czasu przylotu pierwotnie zarezerwowanego lotu:

- a) o dwie godziny w przypadku wszystkich lotów o długości do 1.500 kilometrów; lub
- b) o trzy godziny w przypadku wszystkich lotów wewnątrzspółnotowych dłuższych niż 1.500 kilometrów i wszystkich innych lotów o długości od 1.500 do 3.500 kilometrów; lub
- c) o cztery godziny w przypadku wszystkich innych lotów niż loty określone w lit. a) lub b),

obsługujący przewoźnik lotniczy może pomniejszyć odszkodowanie przewidziane w ust. 1 o 50 %.

W myśl art. 7 ust. 3 tego rozporządzenia odszkodowanie określone w ust. 1 jest wypłacane w gotówce, elektronicznym przelewem bankowym, przekazem bankowymi lub czekami bankowymi albo, za pisemną zgodą pasażera, w bonach podróży i/lub w formie innych usług.

Według art. 7 ust. 4 tego rozporządzenia odległości podane w ust. 1 i 2 mierzone są metodą trasy po ortodromie.

Na podstawie art. 8 ust. 1 tego rozporządzenia w przypadku odwołania do niniejszego artykułu, pasażerowie mają prawo wyboru pomiędzy:

- a) – zwrotem w terminie siedmiu dni, za pomocą środków przewidzianych w art. 7 ust. 3, pełnego kosztu biletu po cenie za jaką został kupiony, za część lub części nie odbytej podróży oraz za część lub części już odbyte, jeżeli lot nie służy już dłużej jakimkolwiek celowi związanemu z pierwotnym planem podróży pasażera, wraz z, gdy jest to odpowiednie, – lotem powrotnym do pierwszego miejsca odlotu, w najwcześniejszym możliwym terminie;
- b) zmianą planu podróży, na porównywalnych warunkach, do ich miejsca docelowego, w najwcześniejszym możliwym terminie; lub

c) zmianą planu podróży, na porównywalnych warunkach, do ich miejsca docelowego, w późniejszym terminie dogodnym dla pasażera, w zależności od dostępności wolnych miejsc.

Według art. 8 ust. 2 tego rozporządzenia ustęp 1 lit. a) ma również zastosowanie do pasażerów, których lot stanowi część imprezy turystycznej, z wyjątkiem prawa do zwrotu należności, gdy to prawo wynika z dyrektywy 90/314/EWG.

W myśl art. 8 ust. 3 tego rozporządzenia jeżeli w przypadku gdy miasto lub region jest obsługiwane przez kilka lotnisk, obsługujący przewoźnik lotniczy oferuje pasażerowi lot na inne lotnisko niż to, do którego została zrobiona rezerwacja, obsługujący przewoźnik lotniczy ponosi koszt transportu pasażera z tego innego lotniska na lotnisko, do którego została zrobiona rezerwacja lub na inne pobliskie miejsce uzgodnione z pasażerem.

Na podstawie art. 9 ust. 1 tego rozporządzenia w przypadku odwołania do niniejszego artykułu, pasażerowie otrzymują bezpłatnie:

a) posiłki oraz napoje w ilościach adekwatnych do czasu oczekiwania;

b) zakwaterowanie w hotelu w przypadku:

gdy występuje konieczność pobytu przez jedną albo więcej nocy, lub

– gdy zachodzi konieczność pobytu dłuższego niż planowany przez pasażera;

c) transport pomiędzy lotniskiem a miejscem zakwaterowania (hotelem lub innym).

Według art. 9 ust. 2 tego rozporządzenia ponadto, pasażerom bezpłatnie przysługują dwie rozmowy telefoniczne, dwa dalekopisy, dwie przesyłki faksowe lub e-mailowe.

W myśl art. 9 ust. 3 tego rozporządzenia stosując niniejszy artykuł, obsługujący przewoźnik lotniczy powinien zwracać szczególną uwagę na potrzeby osób o ograniczonej możliwości poruszania się i wszelkich osób im towarzyszących, jak również na potrzeby dzieci podróżujących bez dorosłych opiekunów.

Według poglądu przyjętego za podstawę wyroku Trybunału Sprawiedliwości wydanego w dniu 19 listopada 2009 r. w sprawach połączonych C-402/07 i C-432/07, Christopher S., G. S., A. S. przeciwko (...) (C-402/07) oraz S. B., C. L. przeciwko A. France SA (C-432/07), (...) (...) - (...) - (...), www.eur-lex.europa.eu, LEX nr 529804, który to pogląd w sprawie niniejszej Sąd Rejonowy podziela, artykuły 5, 6 i 7 rozporządzenia nr 261/2004 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.

W okolicznościach sprawy niniejszej nie zasługiwało na uwzględnienie powództwo obejmujące żądanie zasądzenia na rzecz powoda (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. (poprzednio (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W.) od pozwanego (...) Company z siedzibą w (...) Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością Oddziału w Polsce z siedzibą w W. kwoty 250,00 EUR wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia 1 października 2022 r. do dnia zapłaty.

(...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. (poprzednio (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W.) względem żądania zapłaty powyższego odszkodowania nie budziła wątpliwości, zważywszy na zawartą z cedentem umowę przelewu wierzytelności o zapłatę odszkodowania.

Skuteczność dokonanego przelewu nie budziła wątpliwości w świetle art. 509 § 1 Kodeksu cywilnego, według którego wierzyciel może bez zgody dłużnika przenieść wierzytelność na osobę trzecią (przelew), chyba że sprzeciwiałoby się to ustawie, zastrzeżeniu umownemu albo właściwości zobowiązania.

W sprawie niniejszej żaden z wyjątków przewidzianych w tym przepisie nie zachodził.

W myśl art. 510 § 1 Kodeksu cywilnego umowa sprzedaży, zamiany, darowizny lub inna umowa zobowiązująca do przeniesienia wierzytelności przenosi wierzytelność na nabywcę, chyba że przepis szczególny stanowi inaczej albo że strony inaczej postanowiły.

W sprawie niniejszej tego rodzaju przepis szczególny nie znajdował zastosowania ani tego rodzaju postanowienie umowne nie zostało przewidziane w umowie przelewu wierzytelności.

Według art. 509 § 2 Kodeksu cywilnego wraz z wierzytelnością przechodzą na nabywcę wszelkie związane z nią prawa, w szczególności roszczenie o zaległe odsetki.

Natomiast na podstawie art. 513 § 1 Kodeksu cywilnego dłużnikowi przysługują przeciwko nabywcy wierzytelności wszelkie zarzuty, które miał przeciwko zbywcy w chwili powzięcia wiadomości o przelewie.

Niemniej w sprawie niniejszej przewoźnik lotniczy (...) Company z siedzibą w D. udowodnił okoliczności, które w świetle przytoczonego wyżej przepisu art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 zwalniały go z obowiązku zapłaty odszkodowania.

Z pkt 14) preambuły tego rozporządzenia wynika, że przepis ten należy wyklądać w ten sposób, że odpowiedzialność przewoźnika lotniczego zostaje wyłączona w przypadku, gdy zdarzenie jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków, a okoliczności te 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.

Z wiarygodnych dowodów z dokumentów zgromadzonych w sprawie niniejszej jednoznacznie wynikało, że tego rodzaju okoliczność wyłączającą odpowiedzialność przewoźnika lotniczego stanowiło nagłe zdarzenie polegające na zderzeniu się samolotu

z ptakiem i wynikająca stąd konieczność dokonania szczegółowego przeglądu samolotu przez specjalistę, uniemożliwiająca terminowy wylot samolotu obsługującego lot ze S. do G. w dniu 6 czerwca 2022 r. Powyższe w myśl art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 stanowiło przeszkodę do uwzględnienia powództwa w sprawie niniejszej.

Nietrafnie pełnomocnik powoda wywodził, że wyłącznie sposób organizacji lotu przez pozwanego w tym dniu stanowił przyczynę zaistniałego opóźnienia. Wymaganie od przewoźnika, aby przewidział nagłe zdarzenie polegające na zderzeniu się samolotu

z ptakiem i wynikającą stąd konieczności dokonania szczegółowego przeglądu samolotu przez specjalistę, a następnie odpowiednio uwzględnił tę okoliczność w planie lotu na ten dzień na trasie ze S. do G. okazuje się nadmierne i nieusprawiedliwione. W tym zakresie racjonalność i ekonomika organizacji lotu przez pozwanego wątpliwości zatem nie budziła. Nawet jeśli nagłe zdarzenie polegające na zderzeniu się samolotu

z ptakiem zdadne jest do przewidzenia, nie oznacza to, że przewoźnik lotniczy jest w stanie mu przeciwdziałać i niwelować wszystkie niekorzystne jego konsekwencje, gdy chodzi o terminowość wykonywanych operacji lotniczych.

Wiarygodności dowodów z dokumentów wskazujących na powyższą przyczynę wyłączającą odpowiedzialność pozwanego nie podważała jedynie ta okoliczność, że zostały one sporządzone przez osoby pełniące funkcje kontrolne lub obsługujące sporny lot, które były zawodowo powiązane z pozwanym. Nic bowiem nie wskazywało na to, aby z tego tylko powodu osoby te miały składać nieprawdziwe oświadczenia. Trudno ponadto wymagać od pozwanego, aby wykazywał zaistnienie powyższej przyczyny wyłączającej jego odpowiedzialność za pomocą innego rodzaju dowodów, skoro to właśnie te osoby mogły dysponować rzeczową wiedzą w tym zakresie.

Według poglądu przyjętego za podstawę wyroku Trybunału Sprawiedliwości wydanego w dniu 11 czerwca 2020 r. w sprawie LE przeciwko (...) SA, C-74/19, www.eur-lex.europa.eu, Dz.U.UE.C.2020/271/11, LEX nr 3012259, który to pogląd w sprawie niniejszej Sąd Rejonowy podziela, ani przytoczone wyżej pkt 14) i 15) preambuły rozporządzenia nr 261/2004, ani art. 5 ust. 3 tego rozporządzenia nie ograniczają przyznanego obsługującym przewoźnikom lotniczym uprawnienia do powoływania się na 'nadzwyczajną okoliczność' tylko do sytuacji, w której okoliczność ta miała wpływ na opóźniony lub odwołany lot, wyłączając tym samym sytuację, w której wspomniana okoliczność miała wpływ na lot uprzednio obsługiwany przez ten sam statek powietrzny. Ponadto wyważenie interesów pasażerów lotniczych i interesów przewoźników lotniczych, którym kierowano się, przyjmując rozporządzenie nr 261/2004 (wyroki Trybunału Sprawiedliwości: z dnia 19 listopada 2009 r., S. i in., C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716, pkt 67; a także z dnia 23 października 2012 r., N. i in., C-581/10 i C-629/10, EU:C:2012:657, pkt 39), wymaga uwzględnienia sposobu eksploatacji statków powietrznych przez przewoźników lotniczych, a w szczególności (...) że - przynajmniej w odniesieniu do niektórych rodzajów lotów - ten sam statek powietrzny może realizować kilka następujących po sobie lotów w ramach tego samego dnia, co oznacza, że każda nadzwyczajna okoliczność mająca wpływ na wcześniejszy lot oddziałuje również na późniejszy lot, względnie późniejsze loty. Tym samym obsługujący przewoźnik lotniczy powinien mieć możliwość powołania się na 'nadzwyczajną okoliczność', która miała wpływ na poprzedni lot wykonywany przez niego za pośrednictwem tego samego statku powietrznego, w celu uzyskania zwolnienia z obowiązku wypłaty odszkodowania pasażerom w przypadku dużego opóźnienia lotu lub odwołania lotu. Niemniej jednak i z uwagi nie tylko na cel, o którym mowa w motywie 1 rozporządzenia nr 261/2004, polegający na zapewnieniu wysokiego poziomu ochrony pasażerów, lecz również na brzmieniu art. 5 ust. 3 tego rozporządzenia, powołanie się na taką nadzwyczajną okoliczność zakłada istnienie bezpośredniego związku przyczynowego między wystąpieniem tej okoliczności, która miała wpływ na poprzedni lot, a opóźnieniem lub odwołaniem kolejnego lotu. (...) Art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 w związku z pkt 14 preambuły tego rozporządzenia należy [zatem] interpretować w ten sposób, że w celu uzyskania zwolnienia z obowiązku wypłaty odszkodowania pasażerom w przypadku dużego opóźnienia lub odwołania lotu obsługujący przewoźnik lotniczy może powołać się na 'nadzwyczajną okoliczność', która miała wpływ na poprzedni lot obsługiwany przez tego samego przewoźnika za pośrednictwem tego samego statku powietrznego, pod warunkiem że istnieje bezpośredni związek przyczynowy między wystąpieniem owej okoliczności a opóźnieniem, względnie odwołaniem kolejnego lotu.

Skoro nagle zdarzenie polegające na zderzeniu się samolotu z ptakiem nastąpiło na odcinku lotu M. – S., bezpośrednio poprzedzającym lot na trasie S. – G., bezpośredni związek przyczynowy w tym zakresie nie budził jakichkolwiek wątpliwości.

W okolicznościach sprawy niniejszej trudno zaś wymagać od pozwanego, aby w krótkim okresie w powyższych warunkach mógł zorganizować odrębny lot na trasie S. – G..

Natomiast wymaganie od pozwanego, aby na wypadek nagłego zdarzenia polegającego na zderzeniu się samolotu z ptakiem utrzymywał samoloty w każdym z wymienionych portów lotniczych w celu punktualnego odbycia w danym dniu lotu na każdym z zaplanowanych odcinków na wypadek opóźnienia na jednym z nich okazuje się nadmierne i nieusprawiedliwione. Racjonalność i ekonomika organizacji lotu przez pozwanego także i w tym zakresie wątpliwości nie budziła.

Podstawę orzeczenia o kosztach procesu stanowiły art. 98 § 1 i 3 w zw. z art. 99 Kodeksu postępowania cywilnego, według których przegrywający sprawę powinien zwrócić przeciwnikowi koszty niezbędne do celowego dochodzenia praw i celowej obrony, w tym wynagrodzenie pełnomocnika będącego adwokatem lub radcą prawnym.

Wobec tego na rzecz pozwanego od powoda należało zasądzić kwotę 287,00 PLN celowych kosztów obrony obejmujących wynagrodzenie pełnomocnika w kwocie 270,00 PLN ustalonej na podstawie § 2 pkt 2 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych (tekst jednolity Dz. U. z 2018 r. poz. 265) oraz uiszczoną opłatę skarbową od udzielonego pełnomocnictwa w kwocie 17,00 PLN.

Natomiast podstawę zasądzenia odsetek ustawowych za opóźnienie od kwoty zasądzonej tytułem zwrotu kosztów procesu, za czas od dnia uprawomocnienia się orzeczenia do dnia zapłaty, stanowił art. 98 § 1¹ Kodeksu postępowania cywilnego.

Z tych względów Sąd Rejonowy orzekł jak w sentencji.

Sędzia Robert Belczącki