

## UZASADNIENIE

**wyroku z dnia 23 sierpnia 2019 roku**

**Sąd ustalił następujący stan faktyczny:**

W dniu 19 lipca 2018 roku odbył się rejs powietrzny oznaczony numerem (...), którego przewoźnikiem na trasie z A. do W. była (...) S. A. Przyłot samolotu do portu docelowego uległ ponad trzygodzinnemu opóźnieniu. Odległość pomiędzy lotniskiem w A. i portem lotniczym w W. wynosiła ponad 1500 km (okoliczności niezaprzeczone przez pozwanego i jako takie uznane za przyznane).

R. S. spędzał wakacje w Grecji od 12 do 19 lipca 2018 roku. W wykupionym przez niego pakiecie usług turystycznych znajdował się wyżej wskazany lot z A. do W.. Celem odbycia podróży R. S. stawiał się do odprawy pasażerów w wyznaczonym przez przewoźnika terminie (dowód: karta pokładowa - k. 11, umowa-zgłoszenie uczestnictwa w imprezie turystycznej – k. 10).

R. S. za pomocą elektronicznych środków porozumiewania się na odległość w dniu 31 lipca 2018 r. zawarł z (...) spółką z ograniczoną odpowiedzialnością w W. (następnie przekształconą w (...) spółkę akcyjną w W.) umowę cesji wierzytelności, na podstawie której przelał na rzecz cesjonariusza wierzytelność związaną z opóźnionym lotem. Pismami z dnia 3 sierpnia 2018 r. spółka (...) wezwała spółkę (...) do zapłaty odszkodowania za opóźnienie lotu, jednocześnie informując o zawarciu umowy cesji (dowód: umowa cesji – k. 8-9; przedsądowe wezwanie do zapłaty – k. 6-6 verte; zawiadomienie o zawarciu umowy cesji – k. 7; kserokopia książki nadawczej – k. 12).

Powyższy stan faktyczny został ustalony na podstawie powołanych wyżej kopii dokumentów oraz wydruków. Sąd oddalił wniosek pozwanego o zobowiązanie powoda do przedstawienia oryginału umowy cesji z przyczyn, o których mowa w dalszej części uzasadnienia.

**Sąd zważył, co następuje:**

Powództwo zasługiwało na uwzględnienie w przeważającej części.

W niniejszej sprawie zaistniały przesłanki do wydania wyroku na posiedzeniu niejawnym (art. 148<sup>1</sup> § 1 k.p.c.). Na zgromadzony materiał dowodowy złożyły się wyłącznie dokumenty, kopie dokumentów i wydruki. Charakter tych środków dowodowych nie wymaga rozpoznania sprawy na rozprawie celem przeprowadzenia postępowania dowodowego. Ponadto ani powód w pozwie, ani pozwany w sprzeciwie nie żądali przeprowadzenia rozprawy, co także umożliwiło rozpoznanie sprawy na posiedzeniu niejawnym (art. 148<sup>1</sup> § 3 k.p.c. a contrario).

Podstawą uwzględnienia powództwa był art. 7 ust. 1 litera b) 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 (dalej jako: rozporządzenie) w zw. z art. 509 i 510 k.c. Ochrona na podstawie przepisów powołanego rozporządzenia obejmuje nie tylko pasażerów lotów regularnych, ale również pasażerów lotów nieregularnych, w tym także lotów stanowiących część zorganizowanych wycieczek (motyw piąty rozporządzenia). Do celów stosowania prawa do odszkodowania, pasażerów opóźnionych lotów traktuje się jak pasażerów odwołanych lotów (por. Europejski Trybunał Sprawiedliwości w wyroku z dnia 19 listopada 2009 r. w sprawach połączonych C-402/07 i C 432/07).

Pozwany nie kwestionował tego, że lot, którego dotyczył pozew, był odpłatny, a poprzednik prawny powoda stawiał się o czasie do odprawy. Nie kwestionował także samego faktu opóźnienia ani tego, że wyniosło ono ponad 3 godziny. Nie podnosił, że do opóźnienia doszło z powodu nadzwyczajnych okoliczności, których nie był w stanie uniknąć. Pozwany de facto w ogóle nie odniósł się w sprzeciwie co do tego, że w sprawie spełnione zostały wszystkie przesłanki

przyznania odszkodowania z tytułu opóźnionego lotu, o których mowa w rozporządzeniu nr 261/2004. Broniąc się przed żądaniami powoda pozwany podniósł zarzut braku legitymacji czynnej powoda z uwagi na nieudowodnienie zawarcia z pasażerem umowy cesji oraz niedopuszczalność umowy cesji.

Jeśli chodzi o zarzut dotyczący braku zawarcia umowy cesji z uwagi na brak własnoręcznego podpisu pasażera, to okazał się on niezasadny. Brak własnoręcznego podpisu cedenta pod umową cesji o tyle nie ma znaczenia, że dla ważności i skuteczności tej umowy nie była obligatoryjna forma pisemna. Wierzytelność poprzednika prawnego powoda nie jest wierzytelnością stwierdzoną pismem, więc jej przelew też nie musi być stwierdzony pismem (art. 511 k.c.). Tak naprawdę strony spornej umowy cesji mogły ją zawrzeć w jakiegokolwiek formie. Skoro forma pisemna nie była konieczna, to siłą rzeczy nie były też konieczne własnoręczne podpisy stron tej umowy i z ich braku nie można wywodzić nieważności czy bezskuteczności przelewu.

Kwestionowana przez pozwanego umowa cesji została zawarta w formie dokumentowej (art. 77<sup>2</sup> k.c. w zw. z art. 77<sup>3</sup> k.c.). W ocenie Sądu umowa została zawarta w sposób umożliwiający ustalenie osoby cedenta. W samej treści umowy zawarte są imię i nazwisko cedenta, a znak graficzny, to jest „podpis” (oczywiście nie w dosłownym znaczeniu, bo o własnoręczności podpisu nie może tutaj być mowy) złożony za pomocą myszy komputerowej o treści (...) w sposób jednoznaczny identyfikuje osobę cedenta. Co bardzo istotne, powód dołączył do pozwu kartę pokładową oraz umowę o organizację imprezy turystycznej, co w oczywisty sposób prowadzi do domniemania, że dokumenty te otrzymał od samego R. S.. To z kolei tym bardziej uwiarygadnia twierdzenie, że to R. S. złożył znak graficzny pod umową cesji i tym samym ją zawarł. Wyżej wskazanego domniemania pozwany nie obalił, a nawet nie podjął takiej próby. Brak jakichkolwiek podstaw do przyjęcia, że przedmiotowe dokumenty zostały przez powoda pozyskane nielegalnie i wbrew woli pasażera R. S.. Sam pozwany nie złożył na tę okoliczność żadnych wniosków dowodowych. W związku z powyższym Sąd ustalił fakt zawarcia umowy cesji na podstawie dokumentów przedłożonych przez powoda i oddalił wniosek pozwanego o zobowiązanie powoda do złożenia oryginału umowy jako zbędny. Zresztą z racji tego, że umowa nie została zawarta w formie pisemnej w rozumieniu kodeksu cywilnego, to wykonanie przez pozwanego zobowiązania do złożenia jej oryginału było niewykonalne, bo „oryginał” ten w klasycznym tego słowa znaczeniu nie istnieje. Tym samym Sąd przyjął przedstawione przez powoda dowody za wystarczającą podstawę do ustalenia, że kwestionowana przez pozwanego umowa cesji została w istocie zawarta. Na marginesie wypada zauważyć, że jeśli pozwany kwestionował zawarcie umowy to zasadne wydaje się zgłoszenie dowodu z zeznań świadka – cedenta na okoliczność tego, czy faktycznie zawarł on rzeczoną umowę. Takiego wniosku pozwany nie zgłosił, a Sąd nie znalazł żadnych podstaw do dopuszczenia takiego dowodu z urzędu. Jak już wyżej wskazano, przedstawione przez powoda dokumenty stanowiły wystarczającą podstawę ustalenia, że do zawarcia umowy cesji doszło.

Zarzut niedopuszczalności cesji także okazał się niezasadny. Co do zasady wierzytelności mogą być przedmiotem przelewu, chyba że zakazuje tego ustawa (np. art. 449 k.c.), umowa bądź sprzeciwia się temu właściwość zobowiązania. Ostatnie zastrzeżenie dotyczy wierzytelności o charakterze ściśle osobistym (przykładowo – prawo do alimentacji, z wyjątkiem rat już wymagalnych). Ograniczenia ustawowe zbywalności wierzytelności wskazane w art. 509 § 1 k.c. stanowią wyjątek od zasady dopuszczalności rozporządzania wierzytelnością przez wierzyciela. Dla ustalenia istnienia zakazu zbywania danego rodzaju wierzytelności musi istnieć wyraźny przepis ustawy. W wypadku braku takiego przepisu dotyczącego danej kategorii wierzytelności nie można przyjmować zakazu jej zbywania.

Odszkodowanie, o którym mowa w rozporządzeniu 261/2004, tak naprawdę stanowi zryczałtowane odszkodowanie z tytułu nienależytego wykonania zobowiązania przez przewoźnika wykonującego lot (art. 471 k.c.). Wierzytelność z tego tytułu jak najbardziej może być zbyta. Z całą pewnością roszczenie pasażerów z tytułu opóźnionego lotu nie zalicza się do żadnego z roszczeń wymienionych w art. 444-448 k.c., a więc nie mają do niego zastosowania ograniczenia zbywalności określone w art. 449 k.c. Nie jest to roszczenie ściśle związane z osobą pasażera.

Wykładnia funkcjonalna przepisów rozporządzenia nr 261/2004 (zwłaszcza art. 1) powinna prowadzić do stwierdzenia, że wszelkie zasady wynikające z rozporządzenia stanowią jedynie minimum ochrony pasażerów i nie ograniczają ich praw do dochodzenia pełnego naprawienia ich szkód, w razie gdyby nie znajdowały pokrycia w świetle rozporządzenia nr 261/2004. Artykuł 12 rozporządzenia przewiduje, że akt ten nie narusza praw

pasażerów do dochodzenia dalszego odszkodowania. Wykładnia literalna powołanego przepisu wskazuje, że słowo „dalsze” należy interpretować jako wykraczające poza ramy prawne rozporządzenia nr 261/2004. Przepis ten czyni zadość zasadzie pełnego naprawienia szkody obowiązującej w większości systemów prawnych i służy uzupełnieniu stosowania rozwiązań przewidzianych przez rozporządzenie nr 261/2004 w taki sposób, by pasażerowie otrzymali rekompensatę za całość szkód, jakich doznali w wyniku uchybienia przez przewoźnika lotniczego jego zobowiązaniom umownym. Słowo „dalsze” stanowi wskazówkę, że pasażerowie mogą dochodzić uzupełniającego odszkodowania na podstawie innych przepisów prawnych niż przepisy wynikające z rozporządzenia nr 261/2004. Niewątpliwie beneficjentem zryczałtowanego odszkodowania z założenia ma być pasażer, którego lot został faktycznie odwołany lub opóźniony. Brak podstaw do przyjęcia, że roszczenie pasażera o wypłatę zryczałtowanego odszkodowania za odwołanie/opóźnienie lotu ma charakter osobisty, a jego natura sprzeciwia się dopuszczalności przenoszenia w drodze cesji wierzytelności. W szczególności odszkodowanie to nie ma osobistego związku z osobą pasażera, albowiem jego wysokość nie jest kształtowana indywidualnie, odrębnie w stosunku do każdego pasażera, lecz powołane rozporządzenie statuuje generalną zasadę odpowiedzialności przewoźnika, która aktualizuje się przy spełnieniu konkretnych przesłanek enumeratywnie wymienionych w rozporządzeniu. Celem zryczałtowanego odszkodowania jest oczywiście zniwelowanie niedogodności, jakich pasażer doznał podczas podróży w związku z odwołaniem/opóźnieniem lotu. Niemniej zbycie przez pasażera wierzytelności w postaci przysługującego mu zryczałtowanego odszkodowania względem przewoźnika nie powoduje, że cel tego świadczenia nie zostanie osiągnięty. Pasażerowi przysługuje prawo wyboru czy chce dochodzić zapłaty odszkodowania na swoją rzecz, czy też zbyć przedmiotową wierzytelność na rzecz podmiotu trzeciego i uzyskać z tego tytułu rekompensatę.

O odsetkach od należności głównej Sąd orzekł na podstawie art. 481 § 1 i § 2 k.c. w zw. z art. 455 k.c. zgodnie z żądaniem pozwu. Powód żądał od dnia wydania orzeczenia, przy czym w tej dacie jego roszczenie z całą pewnością było już wymagalne - odpis pozwu, który można traktować jako wezwanie do zapłaty, pozwany otrzymał bowiem w dniu 5 kwietnia 2019 r. (epo - k. 25).

O kosztach postępowania Sąd orzekł na podstawie art. 98 § 1 i § 3 k.p.c., stosując zasadę odpowiedzialności za wynik procesu. Pozwany przegrał sprawę w całości, powinien więc zwrócić powodowi całość poniesionych przez niego kosztów procesu. Na koszty procesu poniesione przez powoda w każdej z połączonych spraw złożyły się:

- opłata od pozwu w wysokości 30 zł, ustalona na podstawie art. 28 pkt 1 ustawy z 28 lipca 2005 r. o kosztach sądowych w sprawach cywilnych,

- opłata skarbową od pełnomocnictwa w wysokości 17 zł,

- wynagrodzenie pełnomocnika w osobie adwokata 900 zł, ustalone na podstawie § 2 pkt 3 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności adwokackie.

Na podstawie powołanych przepisów Sąd orzekł jak w punkcie II wyroku.

## ZARZĄDZENIE

1. doręczyć odpis wyroku wraz z uzasadnieniem pełnomocnikowi pozwanego;
2. akta z korespondencją lub za miesiąc wraz z epo.

Dnia 26 września 2019 r.