

sygn. akt I C 1786/23

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

27 lipca 2023 roku

Sąd Rejonowy dla miasta stołecznego Warszawy w W. w I Wydziale Cywilnym w składzie:

Przewodniczący: asesor sądowy M. J.

po rozpoznaniu na rozprawie 27 lipca 2023 roku w W.

przy udziale protokolanta Gabrieli Banaszek

sprawy z powództwa (...) **Spółki Akcyjnej z siedzibą w W.**

przeciwko (...) **Spółce Akcyjnej z siedzibą w W.**

o zapłatę

zasądza od pozwanej na rzecz powódki 600 (sześćset) euro z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od 12 sierpnia 2022 roku do dnia zapłaty;

zasądza od pozwanej na rzecz powódki 1 117 zł (tysiąc sto siedemnaście złotych) z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od uprawomocnienia się wyroku do dnia zapłaty tytułem zwrotu kosztów procesu.

UZASADNIENIE

Ponieważ wartość przedmiotu sporu nie przekracza 4 000 zł, uzasadnienie sporządzono w skróconej formie stosownie do art. 505⁸ § 4 k.p.c. w zw. z art. 19 ust. 1 ustawy z dnia 9 marca 2023 r. o zmianie ustawy - Kodeks postępowania cywilnego oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 614) – ograniczając do wyjaśnienia podstawy prawnej z podaniem przepisów prawa.

Powództwo zasługiwało na uwzględnienie.

Podstawą prawną dochodzonego roszczenia były przepisy rozporządzenia (WE) nr 261/2004, a mianowicie art. 5 ust. 1 lit. c w zw. z art. 7 ust. 1 tego aktu prawnego, wykładane zgodnie z wiążącym orzecznictwem (...), w świetle którego pasażerów lotów opóźnionych w przylocie ponad 3 godziny należy – na potrzeby uprawnienia do zryczałtowanego odszkodowania – traktować tak jak pasażerów lotów odwołanych (wyrok w sprawie C-402/07, wyrok w sprawie C-581/10). W przypadku lotu o długości ponad 3 500 km wysokość odszkodowania wynosi 600 euro. Ponieważ pozwana wypłaciła po 300 euro za opóźnienie każdego z 2 cedentów powódki, sąd zasądził od pozwanej na rzecz powódki 600 euro.

Podstawą prawną zasądzenia roszczeń odsetkowych był art. 481 § 1 i 2 k.c. w zw. z art. 205c pr. lotn. – odsetki były należne od dnia następującego po zakończeniu postępowania reklamacyjnego. Ponieważ pozwana 11 sierpnia 2022 r. odmówiła wypłaty odszkodowania ponad wypłacone po 300 euro za każdego z cedentów, od 12 sierpnia 2022 r. była w opóźnieniu.

Ani legitymacja bierna pozwanego jako przewoźnika obsługującego lot powodów, ani fakt opóźnienia lotu w wymiarze 5 godzin 8 minut, ani legitymacja czynna powódki (jako cesjonariusza pasażerów opóźnionego lotu, mających potwierdzoną rezerwację i którzy stawili się do odprawy) nie były sporne.

Pozwana podniosła zarzut, że część opóźnienia w wymiarze 1 godziny 13 minut była spowodowana nadzwyczajną okolicznością w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004, co powinno skutkować odliczeniem tej części od łącznego wymiaru opóźnienia, skutek czego opóźnienie nie przekroczyłoby 4 godzin, a więc pozwana mogłaby żądać miarkowania odszkodowania o 50% zgodnie z art. 7 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004 (stosownie do wykładni z wyroku (...) C-402/07).

Zarzut pozwanej nie zasługiwał na uwzględnienie. W ocenie pozwanej tą nadzwyczajną okolicznością były warunki meteorologiczne w postaci burzy, które uniemożliwiały zatankowanie samolotu. O ile warunki meteorologiczne uniemożliwiający przeprowadzenie operacji lotniczej niewątpliwie stanowią okoliczności nadzwyczajne w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004, o tyle na gruncie niniejszej sprawy wskazać należy, że pojawiły się one dopiero o godzinie 14.00 (...), a w każdym razie o 13.30 (...) burzy nie odnotowano (vide depesze (...) k. 74). Natomiast ***samolot powinien być startować o godzinie 12.35 (...) (vide wydruk z hubinfo k. 46), kiedy warunki meteorologiczne były sprzyjające.*** To, że o 12.35 (...) nie był gotowy do startu, obciąża pozwaną. Tym samym nie sposób twierdzić, że pozwana nie mogła uniknąć tej nadzwyczajnej okoliczności. Wystarczyło, że wywiązała się z podstawowego obowiązku przewoźnika – zapewnienia na czas sprawnego samolotu.

Mianowicie, rejs miał być wykonany samolot SP- (...), który pozwana zdecydowała się podmienić z uwagi na problemy techniczne z tym statkiem. Nowy samolot SP- (...) został podstawiony z opóźnieniem 1 godziny 54 minut (dzienny raport operacyjny k. 49, hubinfo k. 46). Okazało się jednak, że i samolot SP- (...) nie był sprawny i wymagał prac technicznych, które pochłonęły kolejne 2 godziny (dzienny raport operacyjny k. 49, hubinfo k. 46). Tym sposobem z przyczyn leżących po stronie pozwanej dopiero po ok. 4 godzinach od planowanej godziny wylotu dysponowała sprawnym samolotem gotowym do wykonania rejsu. Warunki meteorologiczne, gdyby pozwana dysponowała na czas sprawną maszyną, nie zakłóciłyby regularności. Zła pogoda pojawiła się dopiero na skutek opóźnienia związanego z brakiem sprawnego samolotu. Opóźnienie, które pozwana klasyfikuje jako konsekwencję złych warunków meteorologicznych, było zatem dalszą konsekwencją niezapewnienia przez pozwaną na czas sprawnego samolotu do wykonania lotu. Nie można takiego opóźnienia, pozostającego dalszą konsekwencją opóźnienia obciążającego pozwaną, traktować jako „niezawinionego”, pozostającego poza obciążającym pozwaną ryzykiem działalności, i podlegającego na zasadach wskazanych w wyroku (...) C-315/15 odliczeniu od globalnego czasu opóźnienia. Przeciwnie, pozwana z „własnej winy” tracąc możliwość wystartowania o czasie, nie może powoływać się na następujące później okoliczności, które nie zaistniałyby, gdyby była gotowa z samolotem na czas.

Niezależnie od powyższego podnieść dodatkowo należy, że jak wynika z dziennego raportu operacyjnego, po usprawnieniu samolotu (16.29 – vide dzienny raport operacyjny k. 49, hubinfo k. 46) dopiero o 16.50 (...) rozpoczęto boarding i tankowanie (vide dzienny raport operacyjny k. 49). Nie sposób zatem uznać (bezkrytycznie opierając się na zapisach w systemie hubinfo), że opóźnienie wynikające z techniki to zaledwie 3 godziny 54 minuty, a reszta to konsekwencja burzy. Gdyby tak było, to najpóźniej o 16.29 (12.35 (...) + 3 h 54 min) samolot musiałby być gotowy do lotu z pasażerami i paliwem. B. pasażerów, jak również tankowanie samolotu może się rozpocząć dopiero po usprawnieniu samolotu. Operacje te muszą też trwać. Wymagają zatem doliczenia do czasu opóźnienia wskazanego przez pozwaną, która w ogóle tego nie uwzględniła w swojej klasyfikacji składowych opóźnienia, tak jak gdyby po usprawnieniu samolotu „w godzinie odlotu” można było mówić, że pozwana „jest gotowa na czas”. Pozwana, żeby „być na czas”, musi podstawić sprawny samolot z odpowiednim wyprzedzeniem a nie „na chwilę wylotu”. Jak powszechnie wiadomo, tzw. „rotacja” zajmuje czas (w przypadku tego konkretnego lotu pozwana planuje na nią 1 godzinę – vide hubinfo k. 46). Rotacja w tej skali wymiarze (tzw. gęsta) skutkuje tym, że wszelkie opóźnienia „przenoszą się” na kolejne loty, co oznacza, że jest to czas niezbędny do obsługi samolotu oraz deboardingu i boardingu. Przyjmując zatem (w uproszczeniu), że na tę godzinę składa się pół godziny obsługi po poprzednim locie i pół godziny przed kolejnym lotem, dość wskazać, że nawet gdyby nie burza, realnie wylot na skutek niezapewnienia na czas przez pozwaną sprawnego samolotu mógł nastąpić nie wcześniej niż o 16.59 (...) tj. z opóźnieniem ponad 4 godziny (4 godziny 24 minuty), nieuprawniającym do miarkowania odszkodowania. Potwierdza to zresztą zapis w dziennym raporcie operacyjnym, zgodnie z którym o 16.50 (...) rozpoczęto boarding, który przy tej wielkości samolocie i 255 pasażerach (vide hubinfo k. 46) musiał trwać nie krócej niż 10 minut.

Na koniec wskazać należy, że pozwana zobowiązana do wykazania, że gdyby nie problemy techniczne, to pogoda również wygenerowałaby opóźnienie i jaki byłby wymiar tego opóźnienia (k. 62, 64a), zobowiązania tego nie wykonała w rzetelny sposób. Pominęła bowiem, że podmiana samolotu SP- (...) (który był zaplanowany do wykonania tego rejsu) na SP- (...) była skutkiem nawracającej usterki technicznej na samolocie SP- (...) (vide dzienny raport operacyjny k. 49), a więc również problemem technicznym. Gdyby zatem samolot SP- (...) był sprawny i gotowy na czas, nie byłoby potrzeby podmieniać go na SP- (...), i pozwana mogłaby wykonać rejs o czasie (12.35 (...)), kiedy z pogodą nie było żadnych problemów.

Dowód z zeznań świadka S. Z. został pominięty jako nieprzydatny dla rozstrzygnięcia sprawy. Analizując kolejno tezę dowodową sformułowaną przez zawodowego pełnomocnika dość wskazać, że odczytanie dołączonych do sprzeciwu dokumentów nie wymaga pomocy świadka, wystąpienie okoliczności nadzwyczajnych stanowi ocenę dokonywaną przez sąd, ewentualnie z pomocą biegłego, nie są tu przydatne zeznania świadka, fakt wystąpienia burzy wynika z depesz (...), które sąd jest w stanie samodzielnie zrozumieć bez pomocy świadka, natomiast jak chodzi o spowodowanie konkretnego opóźnienia przez konkretne zjawisko atmosferyczne, to pozwana była zobowiązana do podania wszystkich twierdzeń na tę okoliczność (k. 62), czego nie wykonała. Nie jest możliwe zastępowanie (niesformułowanych przez stronę ani w piśmie procesowym ani ustnie na rozprawie) twierdzeń o faktach, dowodem z zeznań świadka (ani jakimkolwiek innym dowodem), który służy wyłącznie wykazywaniu spornych między stronami (a wcześniej podniesionymi przez stronę) twierdzeń o faktach.

Dowód z opinii biegłego został pominięty z uwagi na to, że sprawa toczy się w postępowaniu uproszczonym (art. 505⁷ § 1 k.p.c.) i nie jest skomplikowana.

O kosztach sąd orzekł na podstawie art. 98 § 1 i 3 k.p.c., zasądzając od pozwanej na rzecz powódki zwrot opłaty od pozwu (200 zł), opłaty skarbowej (17 zł) i wynagrodzenia pełnomocnika (900 zł zgodnie z § 2 pkt 3 rozporządzenia w sprawie opłat za czynności adwokackie). O odsetkach za opóźnienie od zasądzonych kosztów procesu sąd orzekł zgodnie z art. 98 § 1¹ k.p.c.

Zarządzenia:

- odpis wyroku z uzasadnieniem doręczyć pełnomocnikowi pozwanej r. pr. J. K. przez umieszczenie w portalu informacyjnym.

W., 7 sierpnia 2023 roku asesor sądowy M. J.