

UZASADNIENIE

A. O. wniósł o zasądzenie od (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w K. 400 euro wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia 15 maja 2019 roku do dnia zapłaty, oraz kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

W uzasadnieniu wskazano, że pozwany zobowiązany był do przewozu lotniczego powoda na tarasie W.- M.- B. w dniu 14 maja 2019 roku. W wyniku opóźniania lotu z W. do M. powód utracił dalsze połączenie na lot z M. do B. i dotarł do miejsca docelowego z opóźnieniem wynoszącym 5 godzin i 30 minut. Pomimo wezwania do zapłaty pozwany nie wypłacił powodowi odszkodowania. Wobec czego powód nabył wierzytelność wynikająca z 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 (pozew, k. 1-3).

W odpowiedzi na pozew pozwany wniósł o oddalenie powództwa w całości i zasądzenie od powoda na rzecz pozwanego kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych. W uzasadnieniu przyznano fakt opóźnienia lotu powoda, natomiast pozwany zaprzeczył, jakoby opóźnienie lot nr (...) z W. do M. w dniu 14 maja 2019 roku wyniosło ponad 3 h, bowiem wyniosło 1 godzinę 13 minut, zaś przyczyną opóźnienia były działania podjęte przez służby kontroli lotów. Z uwagi na opóźnienie lotu (...) oraz krótki czas na przesiadkę powód nie zdążył na lot nr (...) z M. do B. wskazując, że nastąpiło to na skutek nadzwyczajnych okoliczności, jakimi były decyzje służb zarządzających ruchem lotniczym, które doprowadziły do opóźnienia skarżonego lotu oraz lotu bezpośrednio poprzedzającego (odpowiedź na pozew, k. 19-23).

W toku postępowania strony podtrzymały swoje stanowiska.

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

A. O. miał zaplanowany na 14 maja 2019 roku lot łączony na trasie z W. – M. - B., który miał zostać zrealizowany przez pozwanego przewoźnika.

(okoliczności bezsporne, dokument podróży, k. 6)

A. O. stawiał się do odprawy w wyznaczonym czasie i miejscu. (okoliczności bezsporne)

Odległość pomiędzy lotniskiem we W. i portem lotniczym w B. wynosi poniżej 1500 km (okoliczności bezsporne).

Lot z W. do M. został opóźniony z uwagi na decyzję służb zarządzających ruchem lotniczym, już na etapie lotu w rotacji bezpośrednio poprzedzającego lot skarżony. (okoliczności bezsporne, dowody: karta pokładowa k.67, wyciąg z systemu Obelisk k. 31).

Pismem z 20 maja 2019 roku pełnomocnika powoda wezwał pozwanego do zapłaty kwoty 400 euro w terminie 30 dni od dnia doręczenia wezwania. Przewoźnik nie udzielił odpowiedzi na wezwanie (okoliczności bezsporne, dowody: przedsądowe wezwanie do zapłaty wraz z potwierdzeniem nadania k.7-8).

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie wyżej wskazanych dokumentów oraz ich kserokopii złożonych do akt sprawy. Okoliczności stanu faktycznego jako przyznane przez stronę przeciwną, Sąd na podstawie art. 229 k.p.c. i 230 k.p.c. uznał za udowodnione, ponadto znajdują one potwierdzenie w złożonych do akt dokumentach, co do wiarygodności których Sąd nie miał wątpliwości, ponieważ składają się na spójny, logiczny, korelujący ze sobą obraz stanu faktycznego poddany ocenie Sądu w rozpoznawanej sprawie.

W ocenie Sądu za dowód w sprawie nie mogły posłużyć złożone przez pozwanego dokumenty sporządzone w języku angielskim (k.31-33), które nie zostały przetłumaczone przez tłumacza przysięgłego na język polski na potrzeby niniejszego postępowania.

W sądach polskich językiem urzędowym jest język polski (art. 5 § 1 p.u.s.p.). Oznacza to, że wszystkie dowody sądy muszą przeprowadzić w języku polskim. Dotyczy to także dokumentów, co oznacza, że dowód z dokumentu sporządzonego w języku obcym sąd przeprowadzi dopiero po przetłumaczeniu go na język polski przez tłumacza przysięgłego. Sąd nie może zatem oprzeć się na dowodzie z dokumentu sporządzonym w języku obcym. Istotnie zgodnie z art. 256 k.p.c. sąd może zażądać, aby dokument w języku obcym był przełożony przez tłumacza przysięgłego. Nieskorzystanie przez sąd z tego uprawnienia, nie pozwala jednak na skuteczne postawienie zarzutu naruszenia tego przepisu. To w interesie strony, składającej wniosek o dopuszczenie dowodu z dokumentu, jest złożenie tego dokumentu w takiej formie, która umożliwi wykorzystanie go jako materiału dowodowego, to strona powinna zadbać zatem o to, aby dokument sporządzony w języku obcym został przetłumaczony na język polski (Sąd Apelacyjny w Warszawie w wyroku z dnia 28 października 2014 r., I ACa 504/14, Lex nr 1552116).

Sąd zważył, co następuje:

Powództwo zasługiwało na uwzględnienie.

Na wstępie rozważań należy zaznaczyć, że Sąd rozpoznał niniejszą sprawę na posiedzeniu niejawnym na podstawie art. 1481 § 1 k.p.c., zgodnie z którym Sąd może rozpoznać sprawę na posiedzeniu niejawnym, gdy pozwany uznał powództwo lub gdy po złożeniu przez strony pism procesowych i dokumentów, w tym również po wniesieniu zarzutów lub sprzeciwu od nakazu zapłaty albo sprzeciwu od wyroku zaocznego, sąd uzna - mając na względzie całokształt przytoczonych twierdzeń i zgłoszonych wniosków dowodowych - że przeprowadzenie rozprawy nie jest konieczne.

Z uwagi na zgromadzone w niniejszej sprawie materiał dowodowy, który w ocenie Sądu należy uznać za wystarczający oraz okoliczność, że żadna ze stron nie złożyła w pierwszym piśmie procesowym wniosku o przeprowadzenie rozprawy Sąd, mając na względzie całokształt przytoczonych twierdzeń i zgłoszonych wniosków dowodowych, uznał, że przeprowadzenie rozprawy w niniejszej sprawie nie jest konieczne.

Podstawę prawną dochodzonego na gruncie niniejszego postępowania roszczenia stanowi Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiającym wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (Dz.U. UE L 2004/46/1), które ochroną prawną obejmuje pasażerów lotów regularnych i nieregularnych, w tym loty stanowiące część zorganizowanych wycieczek (motyw piąty Rozporządzenia). W myśl art. 5 ust. 1 lit. c Rozporządzenia w przypadku odwołania lotu, pasażerowie, których to odwołanie dotyczy mają prawo do odszkodowania od obsługującego przewoźnika lotniczego, chyba że: zostali poinformowani o odwołaniu co najmniej dwa tygodnie przed planowym czasem odlotu; 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; 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.

Stosownie do art. 7 ust. 1 rozporządzenia pasażerowie otrzymują odszkodowanie w wysokości: 250 EUR dla wszystkich lotów o długości do 1.500 kilometrów; 400 EUR dla wszystkich lotów wewnątrzspółnotowych dłuższych niż 1.500 kilometrów i wszystkich innych lotów o długości od 1.500 do 3.500 kilometrów oraz 600 EUR dla wszystkich innych lotów. 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. W myśl art. 5 ust. 3 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.

Do celów stosowania prawa do odszkodowania, pasażerów opóźnionych lotów należy traktować jak pasażerów odwołanych lotów, co oznacza, że mogą oni powoływać się na prawo do odszkodowania przewidziane w art. 7 tego Rozporządzenia, jeżeli z powodu lotu poniosą stratę czasu wynoszącą co najmniej trzy godziny, to jest jeżeli przybędą do miejsca docelowego co najmniej trzy godziny po pierwotnie przewidzianej przez przewoźnika lotniczego godzinie przylotu. 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 (wyrok Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości z dnia 19 listopada 2009 r. w sprawach połączonych C-402/07 i C 432/07). Odnotować bowiem należy, że celem Rozporządzenia jest podniesienie poziomu ochrony pasażerów lotniczych poprzez naprawienie szkód przez nich poniesionych w ramach transportu lotniczego w przypadku „odmowy przyjęcia na pokład i odwołania lub dużego opóźnienia lotów”. Pasażerowie, których lot został odwołany i pasażerowie, których lot jest znacznie opóźniony, ponoszą analogiczną szkodę polegającą na stracie czasu w stosunku do pierwotnego planu ich lotu, a co za tym idzie, znajdują się w porównywalnych sytuacjach. Pasażerowie lotów opóźnionych mogą zatem powoływać się na prawo do odszkodowania przewidzianego w art. 7 Rozporządzenia nr 261/2004, jeżeli z powodu tego opóźnienia poniosą stratę czasu wynoszącą co najmniej trzy godziny, co odpowiada piętnastemu motywowi Rozporządzenia, w którym ustawodawca powiązał „duże opóźnienie” z prawem do odszkodowania.

Pozwany podnosił, że opóźnienie lotu przez niego obsługiwanego z W. do M. o nr LH 1613 dniu 14 maja 2019 roku wyniosło jedynie 1 godzinę 13 minut.

Podkreślenia wymaga, iż z wyrokiem z dnia 23 października 2012 roku w połączonych sprawach C-581/10 oraz C-629/10 Trybunał orzekając w składzie (...) potwierdził interpretację Rozporządzenia zaprezentowaną w wyroku C-402/07. W uzasadnieniu wyroku Trybunał zwrócił uwagę, że pasażerowie, których lot jest opóźniony oraz pasażerowie, których lot został odwołany, znajdują się w porównywalnych sytuacjach dla celów odszkodowania na podstawie rozporządzenia nr 261/2004, ponieważ doznają podobnych niedogodności polegających na stracie co najmniej trzech godzin w stosunku do pierwotnego planu ich lotu. Co więcej pasażerowie z obu grup są praktycznie pozbawieni możliwości swobodnej reorganizacji ich podróży w przypadku poważnego wydarzenia związanego z lotem, następującego na krótko przed nim lub w jego trakcie albo odwołania takiego lotu, które prowadzi do zaoferowania zmiany planu podróży. Jeżeli z jakiegokolwiek powodu są oni bezwzględnie zmuszeni, by dotrzeć do ich miejsca docelowego w danym momencie, w żaden sposób nie mogą uniknąć straty czasu wynikającej z nowej sytuacji, ponieważ nie mają w tym względzie żadnej swobody.

Podobną wykładnię przyjął Trybunał Sprawiedliwości w wyroku z dnia 26 lutego 2013 roku w sprawie C#11/11 mającej za przedmiot wnioski o wydanie, na podstawie art. 267 (...), orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez B. (Niemcy) postanowieniem z dnia 9 grudnia 2010 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 11 stycznia 2011 r., w postępowaniu A. France SA przeciwko H.-G. F., L.-T. F.. Jak zauważył Trybunał „, Artykuł 7 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, należy interpretować w ten sposób, że na podstawie tego artykułu odszkodowanie przysługuje pasażerowi lotu łączonego, którego rozpoczęcie było opóźnione w wymiarze niższym niż progi określone w art. 6 tego rozporządzenia, lecz który przybył do miejsca docelowego z opóźnieniem wynoszącym co najmniej trzy godziny w stosunku do planowej godziny przylotu, jako że wspomniane odszkodowanie nie jest uzależnione od istnienia opóźnienia przy wylocie, a co za tym idzie – od spełnienia przesłanek ustanowionych w tym art. 6.”. Jak podkreślił Trybunał Sprawiedliwości w uzasadnieniu wyroku: „w przypadku lotu łączonego, do celów zryczałtowanego odszkodowania przewidzianego w art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 znaczenie ma wyłącznie opóźnienie stwierdzone względem planowej godziny przybycia do miejsca docelowego, rozumianego jako miejsce lądowania ostatniego lotu zainteresowanego pasażera”. W ocenie Trybunału Sprawiedliwości odmienna konkluzja

oznaczałaby nieuzasadnioną różnicę w traktowaniu, gdyż prowadziłyby do zróżnicowanego traktowania pasażerów lotów przybywających do ich miejsca docelowego z opóźnieniem wynoszącym co najmniej trzy godziny w stosunku do planowej godziny przylotu, w zależności od tego, czy opóźnienie ich lotu w stosunku do planowej godziny wylotu przekroczyło progi wyznaczone w art. 6 rozporządzenia nr 261/2004, podczas gdy doświadczane przez nich niedogodności związane z nieodwracalną stratą czasu są identyczne.

Przenosząc powyższe rozważania na grunt niniejszej sprawy zauważyć należy, iż bez znaczenia dla niniejszej sprawy pozostaje okoliczność, że lot z W. do M. został opóźniony jedynie o 1 godzinę 13 minut, skoro na skutek powyższego opóźnienia powód utracił dalsze połączenie do B. (co nie było przedmiotem sporu w niniejszej sprawie), a więc do miejsca docelowego, rozumianego jako miejsce lądowania ostatniego lotu zainteresowanego pasażera. Tym samym podnoszony przez pozwanego zarzut, że opóźnienie lotu (...) nie przekroczyło progów ustanowionych w prawie Unii, nie mógł odnieść spodziewanego skutku.

Na uwzględnienie nie zasługiwał także podnoszony przez pozwanego zarzut zaistnienia nadzwyczajnych okoliczności wyłączających odpowiedzialność pozwanego. Odnosząc się do zarzutu pozwanego, stwierdzić należy, że opóźnienie w przylocie lub jego odwołanie nie kreuje po stronie pasażerów prawa do odszkodowania, jeżeli przewoźnik lotniczy jest w stanie dowieść, że odwołanie lub duże opóźnienie lotu jest (było) 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 były ograniczenia wprowadzone przez służby kontroli lotów. Wskazać w tym miejscu należy, że pozwany nie udowodnił, że nie dało się owych ograniczeń przewidzieć lub im zapobiec albo zakończyć w odpowiednim czasie lub podjąć inne racjonalne działania, które by zapobiegły opóźnieniu przedmiotowego lotu przekraczającego trzy godziny. Pozwany nie przedsięwziął żadnej inicjatywy dowodowej w tym przedmiocie, mimo że pełnomocnik powoda podważał te okoliczności podawane przez pozwanego jako przesłankę ekskulpującą pozwanego. Nadto pozwany załączył wyciąg z systemu Obelisk sporządzony w języku angielskim, który z wyżej opisanych przyczyn nie może stanowić dowodu w sprawie. Niezależnie od powyższego, już tylko na marginesie można dodać, że z dokumentu tego wynika, że przyczynami opóźnienia były decyzje służb lotniska (24 minuty) opóźnienie lotu rotacyjnego (47 minut), a zatem łączne opóźnienie wynosiło jedynie 1 godzinę 13 minut. Tym samym przyczyną opóźnienia nie było wyłącznie działanie służb lotniskowych, ale również inne okoliczności niewykazane i niesprecyzowane przez pozwanego. W rezultacie pozwany nie udowodnił, że w analizowanym przypadku miały miejsce „nadzwyczajne okoliczności”, które zwalniałyby go od odpowiedzialności na podstawie art. 5 ust. 3 Rozporządzenia nr 261/2004 r.

Podkreślić należy, że dla uwzględnienia okoliczności nadzwyczajnej wyłączającej odpowiedzialność przewoźnika lotniczego w toku postępowania w przedmiocie odszkodowania wymagane jest wykazanie zaistnienia tej przesłanki w konkretnym przypadku i w konkretnych okolicznościach. Problemy związane z poprzednim lotem w ramach rotacji nie stanowią nadzwyczajnej okoliczności, lecz pozostają elementem prowadzenia działalności gospodarczej i wiążą się ze znanym przedsiębiorcom ryzykiem. Zdaniem Sądu, mimo trudności związanych z odbyciem lotu przez samolot na jednym z odcinków wykonywanej rotacji, obowiązkiem pozwanego było takie zorganizowanie prowadzonej działalności gospodarczej, które wykluczałoby niemożność przewiezienia pasażerów innym samolotem. Tym samym zakłócenie, które wystąpiło w przedmiotowej sprawie wpisuje się w ramy normalnego funkcjonowania przewoźnika lotniczego i spowodowane jest brakiem organizacji i funkcjonowania przewoźnika, a nie nadzwyczajnymi okolicznościami.

Ponadto, przewoźnik jest zobowiązany do podjęcia wszelkich racjonalnych środków w celu uniknięcia nadzwyczajnych okoliczności, powinien rozsądnie na etapie planowania lotu uwzględnić ryzyko opóźnienia związanego z ewentualnym

zaistnieniem takich okoliczności i uwzględnić możliwość opóźnienia jednego z lotów i na taką okoliczność zabezpieczyć dodatkową zaologę lub zapewnić alternatywny środek transportu. Powinien również przewidzieć określoną rezerwę czasu pozwalającą mu, w miarę możliwości, na wykonanie całego lotu po ustaniu nadzwyczajnych okoliczności (por. wyrok Trybunału Sprawiedliwości z 2011-06-12, C-294/10). Zaniechanie zaś wskazanych czynności spowodowało opóźnienie skarżonego rejsu i w konsekwencji utratę dalszego połączenia pasażera do portu docelowego w B..

Uznając zarzuty strony pozwanej za bezpodstawne, Sąd zasądził na rzecz powoda kwotę 400 euro zryczałtowanej odszkodowanie zgodnie z Rozporządzeniem (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 roku.

W przedmiocie odsetek za opóźnienie orzeczono na podstawie art. 481 § 1 k.c., zgodnie z którym jeżeli dłużnik opóźnia się ze spełnieniem świadczenia pieniężnego, wierzyciel może żądać odsetek za czas opóźnienia, chociażby nie poniósł żadnej szkody i chociażby opóźnienie było następstwem okoliczności, za które dłużnik odpowiedzialności nie ponosi. Opóźnienie się w spełnieniu świadczenia powstaje, jeżeli dłużnik nie spełnia go w czasie właściwym. Zauważyć należy, że kwestię wymagalności roszczenia reguluje przepis art. 455 k.c., zgodnie z którym, jeżeli termin spełnienia świadczenia nie jest oznaczony ani nie wynika z właściwości zobowiązania, świadczenie winno być spełnione niezwłocznie po wezwaniu dłużnika do wykonania świadczenia.

Strona powodowa skierował do pozwanej wezwanie do zapłaty, które pozwana otrzymała w dniu 24 maja 2019 roku, wobec czego należy przyjąć, iż datą wymagalności odsetek jest termin po upływie 30 dni na spełnienie świadczenia wobec powyższego Sąd zasądził odsetki od daty 24 czerwca 2019 roku.

Wobec uwzględnienia powództwa w całości o kosztach procesu orzeczono na podstawie art. 98 § 1 i 3 k.p.c. w zw. z art. 99 k.p.c. zgodnie z zasadą odpowiedzialności za wynik procesu. Sąd obciążył kosztami poniesionymi przez powoda w całości pozwanego, jako stronę przegrywającą sprawę. Na koszty te złożyły się: opłata sądowa od pozwu w kwocie 30 zł, wynagrodzenie pełnomocnika procesowego będącego radcą prawnym w kwocie 900 zł ustalone na podstawie § 2 pkt 3 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności adwokatów oraz opłata skarbową od pełnomocnictwa w kwocie 17 zł. Łączenie koszty te wyniosły 947 zł.

Mając powyższe na uwadze, Sąd orzekł jak w sentencji wyroku.