

Sygn. akt XXVII Ca 1832/18

# WYROK

## W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 4 marca 2019 r.

Sąd Okręgowy w Warszawie XXVII Wydział Cywilny Odwoławczy w składzie:

Przewodniczący:	SSO Jan Bołonkowski
-----------------	---------------------

po rozpoznaniu w dniu 4 marca 2019 r. w Warszawie

na posiedzeniu niejawnym

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

przeciwko (...) Spółce z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W.

o zapłatę

na skutek apelacji pozwanego

od wyroku Sądu Rejonowego dla m.st. Warszawy w Warszawie

z dnia 19 stycznia 2018 r., sygn. akt II C 5207/17

1. oddała apelację;

2. zasądza od (...) Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W. na rzecz (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. kwotę 900 (dziewięćset) złotych tytułem zwrotu kosztów zastępstwa procesowego w instancji odwoławczej.

Sygn. akt XXVII Ca 1832/18

## UZASADNIENIE

Z uwagi na to, że niniejsza sprawa podlegała rozpoznaniu według przepisów o postępowaniu uproszczonym i Sąd odwoławczy nie przeprowadził postępowania dowodowego, stosownie do art. 505<sup>13</sup> § 2 k.p.c. ograniczono uzasadnienie wyroku do wyjaśnienia jego podstawy prawnej z przytoczeniem przepisów prawa.

Apelacja nie zasługuje na uwzględnienie.

Sąd Okręgowy podziela ustalenia faktyczne Sądu Rejonowego i przyjmuje je za własne. Akceptuje również wnioski wywiedzione z tych ustaleń i ocenę prawną przedstawioną przez Sąd I instancji w uzasadnieniu zaskarżonego wyroku.

Podniesione w apelacji zarzuty naruszenia prawa materialnego są chybione.

Niezasadny jest pogląd skarżącego, jakoby przelew wierzytelności z tytułu zryczałtowanego odszkodowania przysługującego na podstawie 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 lotu, zwanego dalej „rozporządzeniem

nr 261/2004”, był niedopuszczalny jako naruszający art. 449 k.c. i 509 § 1 k.c. Wierzytelność jako prawo podmiotowe co do zasady może być przedmiotem przelewu, niezależnie od źródeł jej powstania (art. 509 k.c.) Zarówno wierzytelność pieniężna, jak i niepieniężna jest zbywalna, chyba że zakazuje tego ustawa (art. 499, art. 595, art. 602 czy art. 912 k.c.)

lub umowa bądź sprzeciwia się temu właściwość zobowiązania. Przedmiotowa wierzytelność przysługująca pasażerowi spóźnionego lotu na podstawie rozporządzenia nr 261/2004 nie jest objęta ustawowym zakazem zbycia. Nie stanowi o tym przepis powołanego rozporządzenia ani żaden akt rangi ustawowej. Wierzytelność ta nie ma charakteru osobistego i nie jest wyłącznie zadośćuczynieniem rozumianym jako naprawienie szkody o charakterze niemajątkowym. Nie jest więc objęta zakazem zbywania wynikającym z art. 499 k.c. i jej zbycie nie narusza art. 509 § 1 k.c.

Niewątpliwie roszczenia odszkodowawcze poprzedników prawnych powoda

są wierzytelnościami będącymi prawami majątkowymi. W powołanym rozporządzeniu

nr 261/2004 nie rozstrzygnięto charakteru prawnego odpowiedzialności przewoźnika lotniczego, w szczególności nie wskazano, czy wynika ona z umowy, czy zobowiązania pozaumownego, niemniej jednak zarówno z orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości,

jak i orzeczeń Sądu Najwyższego wnioskować należy, że odszkodowanie przysługujące

na podstawie art. 7 ust. 1 rozporządzenia stanowi cywilnoprawną kompensację szkód materialnych i niematerialnych związanych z nienależytym wykonaniem przez przewoźnika zobowiązania wynikającego z zawartej umowy przewozu (wyrok Sądu Najwyższego z dnia

17 marca 2017 r., III CZP 111/16). Umowny charakter odpowiedzialności przewoźnika

na podstawie rozporządzenia nr 261/2004 został przyjęty w orzecznictwie Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej (wyrok z dnia 9 lipca 2009 r., C-204/08; wyrok z dnia

23 października 2012 r., C-581/10 i C-629, w którym wprost jest mowa o odszkodowaniu

z tytułu szkody poniesionej przez pasażerów w związku z niewykonaniem umowy przewozu lotniczego). Ryczałtowy charakter odszkodowania, brak konieczności wykazania jej rozmiaru, charakteru i związku przyczynowego z niewykonaniem lub nienależytym wykonaniem umowy przewozu uzasadnia tezę o podobieństwie do kary ustawowej uregulowanej w art. 485 k.c. stanowiącej skutek niewykonania zobowiązania kontraktowego.

Co istotne z punktu widzenia dopuszczalności przelewu przedmiotowych wierzytelności, w powołanych orzeczeniach wskazano na mieszany charakter odszkodowania przysługującego pasażerowi spóźnionego lotu, ryczałtowe naprawienie zarówno uszczerbku majątkowego, jak i niemajątkowego wynikającego ze straty czasu. Taki mieszany charakter roszczeń przy odpowiedzialności kontraktowej nie jest odosobniony w prawie wspólnotowym i stosowany jest również w porządku krajowym. Przykładem może być zakres roszczeń przewidzianych w art. 5 ust. 1 i 2 dyrektywy 90/314/EWG z dnia 13 czerwca 1990 r.

w sprawie zorganizowanych podróży, wakacji i wycieczek, gdzie również przy odpowiedzialności kontraktowej za nienależyte wykonanie umowy poza naprawieniem szkody o charakterze majątkowym przewidziano naprawienie uszczerbku o charakterze niemajątkowym. W sprawie L. C-168/00 Trybunał uznał, że brak specyfikacji

w art. 5 rodzajów uszczerbków podlegających kompensacji - jako zabieg celowy - stwarza podstawy do szerokiej interpretacji pojęcia szkody, a tym samym przyznaje konsumentowi prawo do odszkodowania za uszczerbek niemajątkowy poniesiony na skutek niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania przez organizatora imprezy turystycznej. Mając to na uwadze i wnioskując z celu przepisów wspólnotowych chroniących prawa konsumentów, wywieść należy, że zryczałtowane odszkodowanie przewidziane w art. 7 ust 1 rozporządzenia (WE) 261/2004 obejmuje szeroki zakres szkody – zarówno majątkowy,

jak i ten, który definiowany jest w polskim porządku prawnym jako krzywda.

Zaznaczyć przy tym należy, że powyższe nie prowadzi do uznania, że chronione przez rozporządzenie nr 261/2004 prawo jest dobrem osobistym objętym katalogiem z art. 23 k.c.

(zob. uchwała SN z 19 listopada 2010 r., III CZP 79/10).

Tym samym przelew roszczeń poprzedników prawnych powoda należy uznać za dopuszczalny. Przeszkody dla tej czynności prawnej nie stanowi również właściwość zobowiązania. W doktrynie przyjmuje się, że przelew byłby sprzeczny z właściwością zobowiązania, gdyby zmiana wierzyciela prowadziła do zmiany „tożsamości zobowiązania”, naruszałaby interesy dłużnika, prowadząc do nałożenia na niego dodatkowych obowiązków

lub ryzyka, które nie występowały w ramach pierwotnego stosunku zobowiązaniowego. Czynnikiem przesądzającym o niedopuszczalności cesji z powodu naruszenia właściwości zobowiązania może być szczególne zaufanie, na jakim oparty jest dany stosunek zobowiązaniowy czy też ściśle związanie wiarytelności, także o majątkowym charakterze, z osobą wierzyciela, gdzie ze względu na przedmiot świadczenia istotne są przymioty osoby, która ma spełnić świadczenie. Wiarytelność ściśle związana z osobą danego wierzyciela jest „dopasowana” do jego konkretnych, indywidualnych potrzeb i interesów, nie może być bowiem przeniesiona na inny podmiot bez naruszenia interesów dłużnika, który musiałby podejmować wiele działań dla zaspokojenia tak specyficznych, indywidualnych interesów i potrzeb. Jako przykład wskazuje się obowiązki określone w art. 908 § 1 k.c.

Wiarytelności dochodzone w niniejszym postępowaniu do takich nie mogą być zaliczone. Jak wskazano, wiarytelność o zapłatę odszkodowania za opóźniony lot nie jest ściśle związana z osobą wierzyciela, jej wysokość nie jest kształtowana indywidualnie, odrębnie w stosunku do każdego pasażera ani uzależniona od jego konkretnych potrzeb

i interesów. Zmiana wierzyciela nie wpływa na zakres obowiązków nałożonych na dłużnika stosunkiem pierwotnym. Świadczenie sprowadza się do wypłaty zryczałtowanej kwoty wprost określonej co do wysokości w przedmiotowym rozporządzeniu.

Zbycie przez pasażera wiarytelności w postaci przysługującego mu zryczałtowanego odszkodowania względem przewoźnika nie powoduje również, że cel świadczenia nie zostanie osiągnięty. Konsument jako dysponent wiarytelności ma prawo wyboru dochodzenia roszczenia na swoją rzecz lub zbycia jej na rzecz osoby trzeciej z uzyskaniem z tego tytułu rekompensaty.

Niezasadny jest podniesiony w apelacji argument, jakoby w razie lotu odbywanego przez pasażera na podstawie umowy zawartej z organizatorem imprezy turystycznej odpowiedzialność przewoźnika z tytułu opóźnienia lotu ma charakter odpowiedzialności deliktowej. Przepisy rozporządzenia mają zastosowanie również wówczas, gdy podróżny wykonuje lot na podstawie umowy, która nie jest zawarta bezpośrednio z przewoźnikiem

(w przedmiotowej sprawie przelot był częścią usługi wykupionej w biurze podróży przez poprzedników prawnych powoda). Jak wskazał Trybunał Sprawiedliwości w wyroku z dnia

11 maja 2017 r. C- 302/16, rozporządzenie nr 261/2004 obejmuje zarówno przewoźników lotniczych wykonujących lub zamierzających wykonać lot zgodnie z umową zawartą

z pasażerem lub działającej w jego imieniu innej osoby prawnej lub fizycznej, mającej umowę z tym pasażerem. Celem rozporządzenia jest bowiem zapewnienie wysokiego poziomu ochrony pasażerów poprzez ustanawianie wspólnych zasad systemu należnych im odszkodowań w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lotu lub jego dużego opóźnienia dla pasażerów lotów regularnych, ale również pasażerów lotów nieregularnych,

w tym także stanowiących część zorganizowanych wycieczek (motyw 1,4,5 rozporządzenia). Przepisy te ustanawiają jednakowe dla wszystkich pasażerów zryczałtowane odszkodowanie za lot opóźniony, różnicowane wyłącznie długością lotu, bez względu na to czy pasażer miał umowę zwaną bezpośrednio z przewoźnikiem, czy za pośrednictwem osób trzecich, czy była ona częścią imprezy turystycznej, w której pasażer brał udział. Jak podkreślał Trybunał Sprawiedliwości w swoich orzeczeniach (m.in. w sprawie C-344/04), szkody powstałe

na skutek odwołania czy opóźnienia lotu lub nieprzyjęcia pasażera na pokład są niemal identyczne dla wszystkich tych podróży i przez to mogą być naprawione poprzez ujednoczone i zryczałtowane odszkodowanie, które ma zadośćuczynić stracie czasu. Zgodnie z powołanym rozporządzeniem, uprawnienia pasażerów, bez względu na sposób zawarcia umowy z przewoźnikiem, są równe i jednakowe, podobnie jak obowiązki wykonującego lot przewoźnika wobec tych osób. Zasady te nakazują również zapewnić pasażerom opóźnionego lotu jednakowy sposób dochodzenia do wypłaty odszkodowania.

Na podstawie umów cesji powód nabył od poprzedników prawnych ich wierzytelności w stosunku do pozwanego o odszkodowanie z tytułu opóźnionego lotu określone w rozporządzeniu nr 261/2004.

W myśl art. 5 ust. 1 lit. c tego rozporządzenia, w przypadku odwołania lotu (lub dużego opóźnienia – co wynika z wyroków Trybunału Sprawiedliwości z dnia 19 listopada 2009 r., C-402/07 i C-432/07 i z dnia 23 października 2012 r., C-581/10) obsługujący przewoźnik lotniczy powinien wypłacić pasażerowi odszkodowanie na zasadach określonych w art. 7 w kwocie zależnej od długości trasy przelotu.

Zgodnie z motywami 14 i 15 oraz art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004, w drodze odstępstwa od przepisów art. 5 ust. 1 tego rozporządzenia, przewoźnik lotniczy jest zwolniony z obowiązku wypłaty pasażerom odszkodowania na podstawie art. 7 tego rozporządzenia, jeżeli może dowieść, że odwołanie lub opóźnienie lotu wynoszące co najmniej trzy godziny jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można by było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków. 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.

Za nadzwyczajne okoliczności w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 można uznać zdarzenia, które ze względu na swój charakter lub swoje źródło nie wpisują się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i nie pozwalają na skuteczne nad nim panowanie (zob. wyroki TSUE: z dnia 22 grudnia 2008 r., C 549/07; z dnia 31 stycznia 2013 r., C 12/11; z dnia 17 września 2015 r., C 257/14).

Ponieważ jednak nie wszystkie nadzwyczajne okoliczności skutkują zwolnieniem z obowiązku wypłaty pasażerom odszkodowania, na podmiocie, który zamierza się na nie powołać, spoczywa obowiązek wykazania, że okoliczności tych w żadnym razie nie można było uniknąć za pomocą dostosowanych do sytuacji środków, to jest środków, które w chwili wystąpienia nadzwyczajnych okoliczności odpowiadają między innymi warunkom technicznie i ekonomicznie możliwym do przyjęcia przez danego przewoźnika lotniczego (wyrok TSUE z dnia 12 maja 2011 r., C 294/10 i przytoczone tam orzecznictwo). Podmiot ten musi zatem wykazać, że nawet przy użyciu wszystkich zasobów ludzkich i materiałowych oraz środków finansowych, jakimi dysponował, w sposób oczywisty nie mógł, bez poświęceń niemożliwych do przyjęcia z punktu widzenia możliwości jego przedsiębiorstwa w tym momencie, uniknąć sytuacji, w której zaistniałe nadzwyczajne okoliczności skutkowały odwołaniem lotu lub jego opóźnieniem wynoszącym w chwili lądowania na lotnisku docelowym co najmniej trzy godziny.

W rozpoznawanej sprawie, w ocenie pozwanego przewoźnika lotniczego, zdarzeniem nadzwyczajnym były warunki pogodowe uniemożliwiające odpowiednie przygotowanie przez obsługę techniczną lotniska miejsca postojowego, trasy startowej i statku powietrznego do lotu. W odpowiedzi na pozew pozwany podniósł, że z uwagi na duże opady śniegu na lotnisku w W. w trakcie przygotowań do lotu konieczne było odlodzenie samolotu i odsnieżenie stanowisk postojowych, utworzyły się kolejki samolotów, a obsługa naziemna nie nadążała z odsnieżaniem i odladzaniem. Ponadto po zakończonym odladzaniu samolot był zmuszony zawrócić na stanowisko w celu dotankowania paliwa zużytego w czasie długiego oczekiwania w kolejce, co dodatkowo opóźniło start.

Na potwierdzenie powołanych okoliczności pozwany przedstawił niepoświadczony za zgodność wydruk depeszy (...) dla lotniska w W. będący kodowanym raportem o pogodzie, którego treści w żaden sposób nie wyjaśnił. Dokument ten jest nieczytelny, stanowi bowiem serię znaków i oznaczeń, których Sąd nie jest w stanie poddać ocenie i odnieść się do jego treści.

Ponadto pozwany przedstawił niepotwierdzone za zgodność wydruki korespondencji mailowej z dnia 2 grudnia 2016 r. w postaci wysłanych przez siebie trzech wiadomości, z których dwie są sporządzone w języku angielskim, a trzecia w języku czeskim – bez tłumaczenia na język polski. Są to dokumenty prywatne niewystarczające do udowodnienia okoliczności, na które pozwany je powołał, w sytuacji gdy powód w piśmie procesowym z dnia 10 stycznia 2018 r. zakwestionował ich wartość dowodową. Powód zarzucił brak przedstawienia przez pozwanego miarodajnych dowodów na okoliczności powołane w odpowiedzi na pozew.

Na poparcie swoich twierdzeń pozwany nie powołał żadnych innych dowodów, w szczególności nie przedłożył potwierdzenia ze strony władz lotniska lub kierownictwa lotów, że warunki atmosferyczne, jakie panowały na lotnisku przed startem, zdezorganizowały pracę obsługi naziemnej oraz spowodowały opóźnienie w przystąpieniu do operacji lotniczej i uniemożliwiły odbycie przedmiotowego lotu o czasie.

Przedstawione przez pozwanego dokumenty nie były wystarczające do stwierdzenia, że bezpośrednią przyczyną opóźnienia lotu były złe warunki pogodowe (silne opady śniegu) i wywołane tym problemy z odśnieżaniem pasów i stanowisk postojowych oraz kolejki do odladania, startów i lądowań. Pozwany nie dowiódł, że warunki atmosferyczne były na tyle złe, iż sparaliżowały pracę lotniska i spowodowały opóźnienia bądź odwołania także innych lotów. W uzasadnieniu zaskarżonego wyroku Sąd Rejonowy trafnie zauważył, że w grudniu opady śniegu w Polsce nie są okolicznością nadzwyczajną, zaś pozwany nie wykazał, iż w dniu 2 grudnia 2016 r. były one szczególnie obfite w porównaniu z typową sytuacją dla tej pory roku.

Przewoźnik powinien udowodnić, że opóźnienie było wywołane nadzwyczajną okolicznością, a nie jedynie stwierdzić, że taka była przyczyna, bez poparcia tego należytych dowodami.

Brak udowodnienia wskazanych wyżej okoliczności powoduje, że nie można jednoznacznie uznać, że opóźnienie lotu nr (...) w dniu 2 grudnia 2016 r. było spowodowane okolicznościami nadzwyczajnymi, których przewoźnik lotniczy nie mógł przewidzieć i z odpowiednim wyprzedzeniem im zapobiec.

Należy pamiętać, że to na pozwanym przewoźniku lotniczym spoczywa ciężar udowodnienia, że nie jest on zobowiązany do wypłaty rekompensaty przewidzianej w art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 – wynika to wprost z treści art. 5 ust. 3 tego rozporządzenia. Przerzucenie ciężaru dowodu w opisanym wyżej zakresie na przewoźnika lotniczego powoduje, że jeśli przewoźnik lotniczy nie przedstawi dowodów, z których wynika, że opóźnienie samolotu trwające ponad 3 godziny było wynikiem okoliczności o charakterze nadzwyczajnym, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków – brak jest podstaw do zwolnienia go z ciężącego na nim obowiązku wypłacenia odszkodowania przewidzianego w art. 7 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004.

W rozpoznawanej sprawie pozwany przewoźnik lotniczy nie przedstawił takich dowodów. Należy zauważyć, że zgodnie z art. 503 § 1 k.p.c. pozwany powinien był zgłosić zarzuty, okoliczności faktyczne i dowody już w sprzeciwie od nakazu zapłaty pod rygorem ich pominięcia jako spóźnione.

Z powyższych względów Sąd Okręgowy oddalił apelację jako bezzasadną na podstawie art. 385 k.p.c.

Na podstawie art. 98 i art. 108 § 1 w zw. z art. 391 § 1 k.p.c. Sąd obciążył pozwanego, jako stronę przegrywającą w instancji odwoławczej, obowiązkiem zwrotu przeciwnikowi –

w każdej z dwóch połączonych spraw – kosztów postępowania apelacyjnego w postaci wynagrodzenia pełnomocnika powoda w wysokości ustalonej zgodnie z § 2 pkt 3 w zw. z § 10 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności adwokackie (Dz. U. poz. 1800, z późn. zm.).