

Sygnatura akt I C 480/19

## WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Konin, dnia 03-07-2019 r.

**Sąd Rejonowy w Koninie I Wydział Cywilny w następującym składzie:**

Przewodniczący: sędzia Daniel Adamczyk

Protokolant: st.sekr.sąd. Aneta Szymczak

**po rozpoznaniu w dniu 26-06-2019 r. w Koninie**

**na rozprawie**

**sprawy z powództwa A. B.**

**przeciwko (...) Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W.**

**o zapłatę**

- zasądza od pozwanego (...) Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W. na rzecz powódki A. B. kwotę 400 euro (czterysta euro) wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie (art. 481 § 1 k.c.) od dnia 22.01.2019r. do dnia zapłaty;
- zasądza od pozwanego na rzecz powódki kwotę 947 zł (dziewięćset czterdzieści siedem złotych) tytułem zwrotu kosztów procesu.

sędzia Daniel Adamczyk

Sygn. akt I C 480/19

## UZASADNIENIE

A. B. wniosła o zasądzenie od (...) sp. z o.o. w W. kwoty 400 euro zł wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 22.01.2019r. do dnia zapłaty oraz kosztów procesu wg norm przepisanych. W uzasadnieniu swego stanowiska wskazała, że w dniu 13.09.2018r. miała wykupiony bilet na rejs lotniczy z P. do A. (Turcja), który jednak zamiast odbyć się o godzinie 15.40 doszedł do skutku dopiero o 21.10. W tej sytuacji domaga się odszkodowania za opóźnienie lotu.

Pozwany wniósł o oddalenie powództwa w całości obciążenie powódki kosztami procesu. Według niego powódka nie wykazała, że lot odbył się odpłatnie, a nadto żądanie stanowi nadużycie prawa podmiotowego, albowiem zwrot znacznie przewyższa kwotę uiszczoną tytułem przewozu i zbliża się do kosztów całej imprezy turystycznej wraz z zakwaterowaniem, wyżywieniem i transportem. Przewidziane prawem zryczałtowane odszkodowanie miało tymczasem inny cel związany z odwołaniem lotu i związanymi z tym kosztami zakupu znacznie droższego biletu w ostatniej chwili.

**Sąd ustalił następujący stan faktyczny:**

Powódka A. B. miała wykupiony bilet na rejs lotniczy pozwanego (...) sp. z o.o. w W. w dniu 13.09.2018r. z P. do A. (Turcja) o dystansie 2032 km. Lot odbył się w ramach odpłatnej umowy o udział w imprezie turystycznej. Powódka zwróciła O. R. połowę kosztów. Lot miał się planowo odbyć o godzinie 15.40, jednak doszło do opóźnienia z przyczyn

technicznych i samolot odleciał dopiero o godzinie 21.30, przy boardingu około godz. 21.10. O taki czas opóźnieniu uległ także przylot na miejsce.

Dowód: umowa o udział w imprezie turystycznej – k. 9, wydruk karty pokładowej powódki – k. 10, dokumentacja fotograficzna tablicy odlotów – k. 11, 12, kalkulator odległości – k. 13, zeznania świadka O. R. – k. 51, zeznania powódki – k. 51v, harmonogram płatności – k. 48, dowody wpłaty – k. 49-50

Powódka pismem z 16.10.2018r. złożyła do pozwanego skargę na opóźnienie lotu i wniosła o zapłatę odszkodowania. W odpowiedzi pozwany wskazał, że opóźnienie wynikało z przyczyn od niego niezależnych i zaproponował ugodę na kwotę 120 euro, której powódka jednak nie przyjęła, wskazując, że opóźnienie nie wynikało z nadzwyczajnych okoliczności.

Dowód: opisana skarga z dowodem jej nadania i doręczenia – 14-16, odpowiedź pozwanego z projektem ugody – k. 17-20, odpowiedź pełnomocnika powódki z 03.01.2019r. – k. 21

Wartość dowodowa zgromadzonych dokumentów nie budziła wątpliwości i nie była kwestionowana przez żadną ze stron, a Sąd nie dopatrywał się powodów by czynić to z urzędu.

Sąd dał wiarę zeznaniom świadka K. R. i powódki, albowiem były jasne, spójne i logiczne oraz korespondowały ze złożonymi dokumentami. Nadto pozwany nie kwestionował opóźnienia lotu.

### **Sąd zważył, co następuje:**

Powództwo okazało się zasadne w całości.

Zgodnie z art. 5 Rozporządzenia O (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, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91L:

1. W przypadku odwołania lotu, pasażerowie, których to odwołanie dotyczy:

a) otrzymują pomoc od obsługującego przewoźnika lotniczego, zgodnie z art. 8; oraz

b) otrzymują pomoc od obsługującego przewoźnika lotniczego, zgodnie z art. 9 ust. 1 lit. a) i art. 9 ust. 2, jak również, w przypadku zmiany trasy, gdy racjonalnie spodziewany czas startu nowego lotu ma nastąpić co najmniej jeden dzień po planowym starcie odwołanego lotu, pomoc określoną w art. 9 ust. 1 lit. b) i c); oraz

c) mają prawo do odszkodowania od obsługującego przewoźnika lotniczego, zgodnie z art. 7, 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

iii) 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.

Artykuł 6 Rozporządzenia stanowi, że 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; 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); oraz

iii) gdy opóźnienie wynosi co najmniej pięć godzin, pomoc określoną w art. 8 ust. 1 lit. a).

Zgodnie z art. 7 ust. 1 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.

Należy zauważyć, iż art. 8 ww. rozporządzenia dotyczy uprawnień pasażerów w przypadku odwołania lub opóźnienia lotu, nie dotyczy jednak uprawnienia do żądania odszkodowania dochodzonego niniejszym pozwem. Nie można więc mówić o jakimkolwiek wyłączeniu stosowania ww. aktu normatywnego w odniesieniu do roszczenia będącego przedmiotem niniejszego postępowania.

Rozporządzenie nr 261/2004 nie zawiera definicji opóźnienia lotu. Pojęcie to może jednak zostać sprecyzowane przez odwołanie do kontekstu, w jaki się wpisuje. W tym względzie należy przypomnieć, po pierwsze, że „lot” w rozumieniu rozporządzenia nr 261/2004 oznacza operację transportu lotniczego wykonywaną przez przewoźnika lotniczego, który wytycza swoją trasę (wyrok z dnia 10 lipca 2008 r. w sprawie C-173/07 Emirates Airlines, Zb.Orz. s. I-5237, pkt 40). Trasa stanowi zatem zasadniczy element lotu, który wykonywany jest zgodnie z rozkładem uprzednio opracowanym przez przewoźnika. Ponadto z art. 6 rozporządzenia nr 261/2004 wynika, że ustawodawca wspólnotowy posłużył się wyrażeniem opóźnienie lotu, które występuje wyłącznie w odniesieniu do planowej godziny odlotu i które zakłada w konsekwencji, że po godzinie odlotu pozostałe czynniki wpływające na lot powinny pozostać niezmienione. Lot jest zatem opóźniony w rozumieniu art. 6 rozporządzenia nr 261/2004, jeżeli nie jest wykonywany zgodnie z pierwotnie przewidzianym rozkładem i jeżeli rzeczywista godzina jego startu jest opóźniona w stosunku do planowej godziny startu. Po drugie, należy zaznaczyć, że zgodnie z art. 2 lit. l) rozporządzenia nr 261/2004 w odróżnieniu od opóźnienia lotu jego odwołanie jest konsekwencją faktu, że lot pierwotnie przewidziany nie został wykonany. Wynika z tego, że loty odwołane i loty opóźnione stanowią dwie całkiem odrębne kategorie lotów. Nie można zatem wyprowadzić z tego rozporządzenia wniosku, że opóźniony lot może zostać uznany za odwołany lot tylko z tego powodu, że opóźnienie się przedłużyło, nawet znacznie. Co za tym idzie, opóźniony lot, niezależnie od czasu trwania opóźnienia, nawet gdy jest ono duże, nie może zostać uznany za odwołany, jeżeli następuje odlot zgodnie z pierwotnie przewidzianym rozkładem.

Artykuł 5 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004 stanowi, że w przypadku odwołania lotu pasażerowie, których to odwołanie dotyczy, mają prawo do odszkodowania od obsługującego przewoźnika lotniczego, zgodnie z art. 7 tego rozporządzenia. Z brzmienia rozporządzenia nr 261/2004 nie wynika natomiast wyraźnie, by pasażerowie opóźnionych lotów korzystali z takiego prawa. Niemniej, jak Trybunał podkreślił w swoim orzecznictwie, przy

dokonywaniu wykładni przepisu prawa wspólnotowego należy brać pod uwagę nie tylko jego brzmienie, lecz także kontekst, w jakim został umieszczony, oraz cele regulacji, której stanowi on część (zob. w szczególności wyroki: z dnia 19 września 2000 r. w sprawie C-156/98 Niemcy przeciwko Komisji, Rec. s. I-6857, pkt 50; z dnia 7 grudnia 2006 r. w sprawie C-306/05 SGAE, Zb.Orz. s. I-11519, pkt 34). Części normatywnej wspólnotowego aktu prawnego nie można bowiem oderwać od jego uzasadnienia i musi być ona interpretowana w razie potrzeby z uwzględnieniem motywów, które doprowadziły do wydania aktu (wyrok z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie C-298/00 P Włochy przeciwko Komisji, Rec. s. I-4087, pkt 97 i przytoczone tam orzecznictwo). Koncepcja taka jest tym bardziej słuszna, że przepisy przyznające prawa pasażerom lotniczym, w tym przepisy przyznające prawo do odszkodowania, powinny być interpretowane szeroko (zob. podobnie wyrok z dnia 22 grudnia 2008 r. w sprawie C-549/07 Wallentin-Hermann, Zb.Orz. s. I-11061, pkt 17).

Biorąc pod uwagę cel rozporządzenia nr 261/2004, który polega na podniesieniu poziomu ochrony pasażerów lotniczych poprzez naprawienie szkód przez nich poniesionych w ramach transportu lotniczego, porównania sytuacji objętych tym rozporządzeniem należy dokonywać w szczególności stosownie do rodzaju i wagi poszczególnych problemów i niedogodności, wobec których stanęli zainteresowani pasażerowie (zob. podobnie ww. wyrok w sprawie IATA i ELFAA, pkt 82, 85, 97, 98). W konsekwencji należy przyjąć, że pasażerowie, których lot został odwołany, oraz pasażerowie, których lot jest opóźniony, ponoszą analogiczną szkodę, polegającą na stracie czasu, a co za tym idzie, do celów stosowania prawa do odszkodowania przewidzianego w art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 znajdują się w sytuacjach porównywalnych. Uściślając, sytuacja pasażerów lotów opóźnionych nie różni się bynajmniej od sytuacji pasażerów lotów odwołanych, których plan podróży został zmieniony zgodnie z art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (iii) rozporządzenia nr 261/2004 i którzy mogą zostać poinformowani o odwołaniu lotu w ostateczności w chwili przybycia na lotnisko (zob. wyrok z dnia 9 lipca 2009 r. w sprawie C-204/08 Rehder, Zb.Orz. s. I-6073, pkt 19). Co za tym idzie, pasażerom, których plan podróży został zmieniony zgodnie z art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (iii) rozporządzenia nr 261/2004, przysługuje prawo do odszkodowania przewidzianego w art. 7 tego rozporządzenia, jeżeli przewoźnik nie zaoferował im zmiany planu podróży, umożliwiającej im wylot nie wcześniej niż godzinę przed planowym czasem odlotu i dotarcie do ich miejsca docelowego najwyżej dwie godziny po planowym czasie przylotu. Pasażerowie ci nabywają więc prawo do odszkodowania, jeżeli poniesiona przez nich strata czasu jest równa co najmniej trzem godzinom w stosunku do czasu trwania transportu pierwotnie przewidzianego przez przewoźnika.

W tych okolicznościach należy stwierdzić, że pasażerowie lotów opóźnionych mogą powoływać się na prawo do odszkodowania przewidziane w art. 7 rozporządzenia nr 261/2004, 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 (zob. sprawy połączone C-402/07 i C-432/07).

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 niniejszej sprawie opóźnienie było bezsporne, a pozwany nie udowodnił, aby do opóźnienia lotu doszło z powodu nadzwyczajnych okoliczności. Z zeznań świadka i powódki wynika, że doszło do bliżej nieokreślonej usterki technicznej, ale pozwany nie wykazał jaka była to w istocie była przyczyna, ograniczając się do stwierdzenia w odpowiedzi na skargę, że lot był opóźniony z przyczyn niezależnych od przewoźnika, nie podając żadnych bliższych okoliczności. Tym samym pozwany nie wykazał by została spełniona ta przesłanka. Mógł np. zapewnić samolot zastępczy albo przynajmniej zorganizować połączenia w inny sposób, tj. taki by uniknąć kilkugodzinnego oczekiwania pasażerów na samym lotnisku.

Trybunał Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich w sprawie C – 402/07 orzekł, że art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że problem techniczny, który wystąpił w statku powietrznym, skutkujący odwołaniem lotu, nie jest objęty 'nadzwyczajnymi okolicznościami' w rozumieniu tego przepisu, chyba że problem

ten jest następstwem zdarzeń, które - ze względu na swój charakter lub źródło - nie wpisują się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i pozostają poza zakresem jego skutecznej kontroli (ww. wyrok w sprawie Wallentin-Hermann, pkt 34).

Również z orzecznictwa sądów krajowych wynika, iż usterka silnika mieści się w granicach ryzyka związanego z normalną działalnością przewoźnika ( zob. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 27 marca 2014 r., I OSK 1971/12, LEX nr 1120275, I ACa 455/14, wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 27 stycznia 2010 r., VI ACa 585/10). Na sądzie krajowym ciąży obowiązek - wskazany w tezie 42 wyroku Trybunału Sprawiedliwości z 22 grudnia 2008 r., C-549/07 - sprawdzenia, czy w okolicznościach postępowania przed tym sądem przewoźnik lotniczy podjął dostosowane do sytuacji środki, czyli takie, które w chwili wystąpienia nadzwyczajnych okoliczności, odpowiadałyby między innymi warunkom technicznie i ekonomicznie możliwym do przyjęcia przez tego przewoźnika. W rozpoznawanej sprawie pozwany nie wykazał, by 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 tego przedsiębiorstwa w tym momencie - uniknąć sytuacji, w której zaistniałe nadzwyczajne okoliczności skutkowały opóźnieniem lotu.

Nie zasługiwał na uwzględnienie zarzut nadużycia prawa podmiotowego. Lot odbył się odpłatnie, a przewidziane przepisami prawa wspólnotowego odszkodowanie za jego opóźnienie ma charakter zryczałtowany. Samo porównanie wysokości tego odszkodowania do ceny biletu czy całej imprezy turystycznej nie stanowi wystarczającej podstawy do przyjęcia, że powódka nadużywa swego prawa podmiotowego. Także ustawodawca europejski nie przewidział żadnego miarkowania w takiej sytuacji.

Z zebranego materiału dowodowego jednoznacznie wynika, iż doszło do ponad pięciogodzinnego opóźnienia lotu. Bezspornie określono odległość pomiędzy portem startu i lądowania na 2032 km. Odległość ta mieści się zatem między 1500 km a 3500 km i nie był to lot wewnątrzspółnotowy, czyli że należne powódce odszkodowanie wynosi 400 Euro, zgodnie z art. 7 ust. 1 pkt b powołanego Rozporządzenia.

Co do odsetek Sąd przyjął za uzasadnione ich żądanie zgodnie z pozwem od 22.01.2019 r. do dnia zapłaty. Pierwsza skarga miała miejsce bowiem w dniu 22.10.2018r. (k. 16) i została rozpatrzona negatywnie. Ostateczne wezwanie do zapłaty nastąpiło pismem z 03.01.2019r. doręczonym 07.01.2019r, stąd zasadne było żądanie odsetek po upływie 14 dni od tej daty, gdyż termin ten był niezwłoczny w okolicznościach niniejszej sprawy (art. 455 k.c.). Podstawą prawną zasądzenia odsetek ustawowych za opóźnienie był art. 481 § 1 i 2 kc

W pkt 2 wyroku Sąd na podstawie art. 98 k.p.c. obciążył pozwanego kosztami procesu. Na koszty te składała się opłata od pozwu – 30 zł oraz 917 zł kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych (tj. zgodnie z § 2 pkt 3 Rozporządzenia MS z dnia 22.10.2015r. w sprawie opłat za czynności adwokackie ) z opłatą skarbową od pełnomocnictwa.

sędzia Daniel Adamczyk