

sygn. akt I C 979/22

# WYROK

## W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

12 sierpnia 2022 roku

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

Przewodniczący: asesor sądowy Mateusz Janicki

po rozpoznaniu na posiedzeniu niejawnym 12 sierpnia 2022 roku w W.

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 16 czerwca 2022 roku do dnia zapłaty;
- zasądza od pozwanej na rzecz powódki 1 117 (tysiąc sto siedemnaście) złotych tytułem zwrotu kosztów procesu.

## UZASADNIENIE

### ***I. Stanowiska stron***

(...) S.A. z siedzibą w W. wniosła o zasądzenie od (...) S.A. z siedzibą w W. 600 euro z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia następującego po dniu doręczenia pozwu do dnia zapłaty oraz zwrotu kosztów procesu według norm przepisanych. Wskazała, że dochodzi nabytych w drodze cesji odszkodowań za opóźnienie lotu (pozew k. 3-5).

Pozwana wniosła o oddalenie powództwa i zasądzenie od powódki zwrotu kosztów procesu według norm przepisanych. Wskazała, że jej odpowiedzialność za opóźnienie wyłącza nadzwyczajne okoliczności, które spowodowały, że opóźnienie osiągnęło pułap 3 godzin (odpowiedź na pozew k. 36-38).

### ***II. Ustalenia faktyczne***

J. S. i E. D. mieli potwierdzone rezerwacje na obsługiwany przez pozwaną lot (...) z P. do C. (...) 19 grudnia 2021 r. w godzinach 14.15-2.35 (...) (bezsporne, nadto wydruk z hubinfo k. 41, rezerwacje k. 17, 24). Odległość mierzona po ortodromie między lotniskami wynosi ok. 9 000 km (bezsporne, notoria). Pasażerowie stawili się o czasie na odprawę i podróżowali przedmiotowym rejsem, jednakże był on opóźniony – odkołował o 17.22 (...), a dokołował o 5.38 (...) tj. z opóźnieniem 3 godziny i 3 minuty (bezsporne, hubinfo k. 41). O. pasażerowie scedowali na rzecz powódki swoje roszczenia o odszkodowanie za opóźnienie lotu (bezsporne, nadto umowy przelewu k. 15-16, 22-23).

Pozwana w postępowaniu reklamacyjnym odmówiła wypłaty odszkodowań, powołując się na problemy z silnikami R. R. T. 1000 (bezsporne, nadto odpowiedzi na reklamacje k. 18, 26).

Z dokumentacji prowadzonej przez pozwaną wynika, że na wynoszące 3 godziny 7 minut opóźnienie w odkołowaniu z gate'u na lotnisku w P. złożyły się następujące przyczyny:

- 2 godziny 34 minuty wynikające z opóźnienia poprzedniego lotu w rotacji spowodowanego problemami technicznymi samolotu (kod (...) 93A) – 2 godziny 34 minuty to czas opóźnienia w przylocie poprzedniego rejsu w rotacji (wydruk z systemu operacyjnego k. 55),

4. 8 minut wynikające z konieczności wycofania pasażerów znajdujących się pod wpływem alkoholu, objętych kwarantanną oraz ich towarzyszy, którzy zrezygnowali z podróży (kod (...) 16J),
5. 10 minut wynikające z opóźnienia w zapewnianiu posiłków dla załogi samolotu (kod (...) 17A),
6. 15 minut wynikające z opóźnienia w boardingu pasażerów ze strony załogi samolotu (kod (...) 65A, zob. k. 45).

/hubinfo k. 41, formularze odmów przewozu pasażerów k. 42-44, dzienny raport operacyjny k. 45, raport z dyżuru k. 46-47/

Ponadto do odprawy stawili się pasażerowie, którzy byli objęci kwarantanną, którzy zostali wycofani (raport z dyżuru k. 46-47).

Po odwołaniu samolotu o 17.22 (...), o 17.30 (...) rozpoczęto odladanie, które zakończono o 17.50 (...), po czym samolot wzbił się w powietrze o 18.04 (...) (korespondencja wewnętrzna z kierownikiem zmiany k. 48, raport techniczny k. 51). Tym samym od odwołania ze stanowiska do wzbicia się w powietrze upłynęło 42 minuty (informacja z systemu operacyjnego przewoźnika k. 50). Spośród obsługiwanych przez pozwaną rejsów odbywających się w grudniu 2021 roku i grudniu 2020 roku, startujących z lotniska w P., rejs (...) z 19 grudnia 2021 r. charakteryzował się najdłuższym czasem między odwołaniem a wzbiciem się w powietrze (taxi time), przy czym w grudniu 2021 r. 4 loty pozwanej z P. miały taxi time w wymiarze 30 minut i większym, a jak chodzi o taxi time równe lub przekraczające 20 minut – było 16 takich rejsów (zestawienie k. 52-53).

### **III. Ocena dowodów**

Stan faktyczny był bezsporny. Wynika nadto z powyżej wskazanych dokumentów, które nie były przez strony kwestionowane ani nie budziły wątpliwości sądu.

### **IV. Ocena prawna**

Powództwo zasługiwało na uwzględnienie.

Podstawą zasądzenia odszkodowań na rzecz powódki był art. 5 ust. 1 lit. c. rozporządzenia nr 261/2004, zgodnie z którym pasażerowie w razie odwołania lotu mają prawo do odszkodowania w wysokości określonej w art. 7 ust. 1 tego rozporządzenia tj. w przypadku cedentów powódki, którzy odbywali lot o długości ponad 3 500 km – 600 euro. Zgodnie z wiążącym orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej odszkodowanie to należne jest również pasażerom rejsów opóźnionych o co najmniej 3 godziny, należy ich bowiem traktować tak samo jak pasażerów rejsów odwołanych (wyrok C-402/07). Ponieważ lot cedentów powódki opóźnił się ponad 3 godziny – należały się im odszkodowania (po 600 euro) oraz odsetki ustawowe za opóźnienie od upływu 30-dniowego terminu na rozpatrzenie reklamacji z art. 205c pr. lotn. Ponieważ roszczenia zostały pozwanej zgłoszone najpóźniej odpowiednio 21 stycznia 2022 r. i 24 stycznia 2022 r. (zob. k. 18 i 26) – termin do wypłaty odszkodowań upłynął nie później niż w lutym 2022 r. i od tego czasu pozwana jest w opóźnieniu. Podstawę prawną zasądzonych odsetek stanowi art. 481 § 1 i 2 k.c.

Podstawą prawną zasądzenia roszczeń pasażerskich na rzecz powódki jako cesjonariusza był art. 509 § 1 k.c. oraz art. 510 § 1 k.c.

Sąd zasądził roszczenie zgodnie z żądaniem pozwu, stosownie do art. 321 § 1 k.p.c., mając na uwadze, że powódka zażądała zasądzenia od pozwanej jedynie 600 euro (tj. po 300 euro za każdego z cedentów) z odsetkami dopiero od dnia następującego po doręczeniu pozwu, co miało miejsce 15 czerwca 2022 r. (k. 34).

### **V. Odniesienie się do zarzutów pozwanej**

Obrona pozwanej nie zasługiwała na uwzględnienie. Opierała się ona na zarzucie z art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 tj. na twierdzeniu, że opóźnienie było spowodowane wystąpieniem nadzwyczajnych okoliczności, których

pozwana nie mogła uniknąć mimo przedsięwzięcia wszelkich racjonalnych środków. Nawet przyjmując roboczo (celem ograniczenia długości wywodu), że pozwana nie mogła uniknąć opóźnienia, nie można skonstatować, że jego przyczyną były „okoliczności nadzwyczajne”.

Wyłączenie odpowiedzialności przewoźnika za odwołanie czy opóźnienie lotu z uwagi na wystąpienie nadzwyczajnych okoliczności stanowi wyjątek od zasady, jaką jest jego odpowiedzialność w stosunku do pasażerów za odwołania i duże opóźnienia obsługiwanych lotów, stąd pojęcie „nadzwyczajnych okoliczności” należy poddawać ścisłej wykładni (tak w ugruntowanym orzecznictwie (...) dotyczącym tego przepisu, zob. np. wyrok z dnia 22 grudnia 2008 r., W.-H., C-549/07, EU:C:2008:771, pkt 20). Rozporządzenie nie zawiera definicji legalnej „nadzwyczajnych okoliczności”, niemniej w motywie 14 wylicza przykładowe nadzwyczajne okoliczności. Ma to o tyle znaczenie, że ewentualne inne, niewyliczone w motywie 14 okoliczności, żeby mogły być uznane za „nadzwyczajne” powinny być **porównywalne** z tymi wyliczonymi przez unijnego prawodawcę, jeśli chodzi o ich niewpisywanie się w normalną działalność przewoźnika **oraz** niemożność panowania nad nimi z uwagi na ich charakter lub źródło. W orzecznictwie (...) wiążąco (na potrzeby stosowania rozporządzenia nr 261/2004) przesądzono, że ww. dwa kryteria muszą być spełnione **kumulatywnie**, żeby daną okoliczność uznać za „okoliczność nadzwyczajną” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004.

Mając powyższe na uwadze, nie jest wystarczające wykazanie, że danej okoliczności czy spowodowanego tą okolicznością opóźnienia pozwana nie mogła uniknąć tudzież żeby okoliczność ta była w stosunku do pozwanej zewnętrzna i znajdowała się poza możliwością jej oddziaływania. Konieczne jest ponadto, żeby nie wpisywała się ona w normalną działalność przewoźnika. Pozwana w swojej argumentacji od tego abstrahuje, w istocie dążąc do wykazania, że mimo dołożenia przez nią należytej staranności niemożliwe było uniknięcie 8 minut opóźnienia związanego z koniecznością wycofania pijanych oraz objętych kwarantanną pasażerów, jak również szybsze odlodzenie samolotu. Nie stanowi to jednak wykazania przesłanki egzoneracyjnej z art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004.

Mimo że sąd nie twierdzi, że pozwana, dokładając należytej staranności, mogła zredukować te 8 minut opóźnienia oraz doprowadzić do sprawniejszego odlodzenia samolotu, to jednak zaakcentowania wymaga, że odpowiedzialność pozwanej nie stanowi odpowiedzialności na zasadzie winy, gdzie możliwe jest ekskulpowanie przez wykazanie dołożenia należytej staranności. Pozwana zgodnie z art. 5 ust. 1 i 3 rozporządzenia nr 261/2004 odpowiada na zasadzie ryzyka za odwołania i duże opóźnienia lotów. Przesłanką tej odpowiedzialności nie jest zawinienie pozwanej, tak więc pozwana odpowiada również za niezawinione przez nią odwołania i opóźnienia. Pozwana odpowiada za każde „duże” (tj. minimum 3-godzinne) opóźnienie obsługiwanego przez nią rejsu, niezależnie od tego, czy można jej przypisać winę (postawić zarzut niestarannego postępowania), z jednym podlegającym ścisłej wykładni wyjątkiem z art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004, który wprowadza przesłankę egzoneracyjną, której wykazanie zwalnia pozwaną od odpowiedzialności na zasadzie ryzyka. Wynika z tego, że pozwana, żeby zwolnić się z odpowiedzialności, nie może ograniczyć się do dowodu „braku zawinienia”, konieczne jest bowiem wykazanie, że wystąpiła wąsko zakreślona przesłanka egzoneracyjna, która nie ogranicza się do elementu subiektywnego (niemożność panowania przez pozwaną nad daną okolicznością oraz podjęcie przez pozwaną, po jej wystąpieniu, wszelkich racjonalnych środków celem minimalizacji niedogodności dla pasażerów) ale obejmuje też element obiektywny (niewpisywanie się danej okoliczności w normalną działalność przewoźnika).

Innymi słowy, dyskurs prawny przy stosowaniu rozporządzenia nr 261/2004 koncentrować się musi nie tyle na wymaganiach stawianych przewoźnikom (innymi słowy: czy należycie wywiązują się ze swoich zadań) tylko na granicy ryzyka, jakie z racji prowadzonej działalności ponoszą, tym samym „gwarantując” pasażerom wysoki poziom usług. Ich odpowiedzialność, jak chodzi o zasadę i konstrukcję prawną, przypomina odpowiedzialność sprzedawcy z tytułu niezgodności towaru z umową (tzw. rękojmia za wady) – nawet jeśli sprzedawca dołożył najwyższej staranności, a mimo to towar, który sprzedał, chociażby z przyczyn leżących całkowicie poza sferą wpływu sprzedawcy, okazał się „wadliwy”, musi on na żądanie kupującego, wedle jego wyboru, czy to wymienić wadliwy towar na niewadliwy, czy zwrócić część ceny, czy nawet zwrócić cenę za zwrotem towaru (art. 560-561 k.c.), a ponadto ponieść koszty demontażu, montażu, transportu etc. (art. 5611-5613 k.c.). Tak samo pozwana, niezależnie od swojej winy i „sprawy”

komplikacji, jeśli na rejsie przez nią obsługiwanym wystąpiło „duże opóźnienie”, musi zrekompensować pasażerom niedogodności, których doznali.

Kwestia ta w istocie nie powinna wywoływać jakichkolwiek kontrowersji, a ich występowanie wynika, jak się wydaje, z ryczałtowej wyceny tych niedogodności pasażerów. Jak się bowiem wydaje, poziom życia w Unii Europejskiej, a tym bardziej w Polsce, podobnie jak ceny oferowanych przez przewoźników połączeń, odbiega od wyceny prawodawcy unijnego, w świetle której 3 godziny „zmarnowanego czasu” podlega rekompensacie w kwocie nawet 400 euro (a 4 godziny – nawet 600 euro). Pamiętać jednak należy po pierwsze, że polemika z decyzjami prawodawcy nie jest przedmiotem działalności sądów, a po drugie, że ten sam ryczałt przewidziany jest dla pasażerów, których opóźnienie było znacznie dłuższe albo których lot został odwołany, jak również dla tych, których niedogodności wynikły z opóźnienia lub odwołania lotu, z racji szczególnych okoliczności, były bardzo poważne (np. utrata możliwości uczestnictwa w pogrzebie osoby najbliższej, utrata możliwości wystąpienia na renomowanym i niepowtarzalnym wydarzeniu naukowym). Kontrowersje są niejako wpisane w każde zryczałtowane odszkodowania, poczynając od kar umownych (z którymi nierozzerwalnie wiążą się żądania miarkowania), a skończywszy na odszkodowaniach za wadliwe rozwiązanie stosunku pracy (gdzie wadliwość może się sprowadzać do wysłania wypowiedzenia e-mailem zamiast pocztą na piśmie). Mimo jednak mankamentów, konstrukcja odpowiedzialności opartej na ryczałcie ma swoje niekwestionowane zalety, z ograniczeniem ryzyka działalności oraz obniżeniu kosztów i czasu sporów prawnych na czele.

Przenosząc powyższe rozważania wprost na grunt rozpoznawanej sprawy, wskazać należy, że na plan pierwszy, jak chodzi o uzasadniony interes pozwanej, wysuwa się okoliczność przekroczenia pułapu 3 godzin opóźnienia o zaledwie 3 minuty. Rzecz ta jednak została przez system prawa uwzględniona w ten sposób, że pozwana mogłaby żądać obniżenia odszkodowania o 50%. W niniejszej sprawie natomiast powódka, niejako antycypując taki możliwy zarzut pozwanej, ograniczyła dochodzoną kwotę do 600 euro, co daje po 300 euro od każdego z pasażerów. Z uwagi zatem na „nieznaczne” przekroczenie pułapu 3 godzin, od którego pasażerom należy się rekompensata za opóźnienie, rekompensata ta jest o 50% niższa niż byłaby, gdyby rejs obsługiwany przez pozwaną dotknięty był opóźnieniem generującym po stronie pasażerów poważniejsze niedogodności.

Odnosząc się natomiast do dwóch wskazanych przez pozwaną okoliczności, należy wskazać, co następuje:

**a) *konieczność wycofania nietrzeźwych oraz objętych kwarantanną pasażerów***

Okoliczność ta, którą można sprowadzić do „problemów z pasażerami”, stanowi „codziennosc” (tj. przeciwieństwo „nadzwyczajnego zdarzenia”) w działalności przewoźników lotniczych. Pasażerowie stanowią „klientów” pozwanej. Trzon działalności pozwanej sprowadza się do ich obsługi, świadczenia im usług przewozu. Tak jak w każdej grupie społecznej, tak i w grupie pasażerów, zdarzają się przypadki osób nieodpowiedzialnych, niesubordynowanych, niegodnych zaufania. Już z prawideł statystyki wynika, że pozwana, przewożąc każdego dnia tysiące pasażerów, każdego dnia spotka się z pasażerami pijanymi, agresywnymi tudzież niezaopatrzonymi w niezbędne dokumenty podróży czy objętych kwarantanną. Pozwana jednak czerpie dochód z obsługi tej grupy społecznej. Korelatem czerpania zysków jest ponoszenie ryzyka ich zachowania (zasada cuius commodum, eius periculum, przywołana również w dalszej części uzasadnienia).

Dostrzeżenia wymaga, że w nieunikniony sposób występki pasażerów (klientów pozwanej) generują niedogodności po stronie innych pasażerów (klientów pozwanej). Rzeczą prawa jest rozłożenie ciężaru tych niedogodności – albo mogą one pozostać po stronie innych pasażerów, albo mogą zostać zrekompensowane tym innym pasażerom ze środków pozwanej, która czerpie zysk z przewozu również niesubordynowanych pasażerów. Gdyby pozwana odpowiadała na zasadzie winy, nie rekompensowałaby innym pasażerom niedogodności wywołanych zachowaniem nieodpowiedzialnych pasażerów, za które nie ponosi winy. Jednakże pozwana ponosi odpowiedzialność na zasadzie ryzyka, gwarantując swoim pasażerom dogodny (nieopóźniony) przewóz, a nie tylko zobowiązując się do dołożenia należytej staranności. O ile nie wydarzy się zatem „nadzwyczajne zdarzenie” tj. zdarzenie spoza normalnego ryzyka,

które pozwana ponosi jako przewoźnik lotniczy, pozwana rekompensuje swoim pasażerom niedogodność wynikłą z opóźnienia lotu, chociażby opóźnienie to nie było skutkiem zawinonego zachowania samej pozwanej.

Na marginesie można wskazać, że ryzyko wprawienia się pasażerów w stan nietrzeźwości, tudzież ich agresji, rośnie w sytuacji opóźniania się lotu, a na gruncie niniejszej sprawy lot był opóźniony na wylocie z racji opóźnienia w rotacji o ponad 2,5 godziny.

#### **b) przedłużony czas kołowania spowodowany koniecznością odladania samolotu**

Okoliczność ta również nie stanowi „okoliczności nadzwyczajnej”. Pozwana mylnie utożsamia „nadzwyczajność” z nieprzeciętnością statystyczną. Argumentuje bowiem, że skoro gros lotów w danym miesiącu tego i poprzedniego roku wiązało się z ok. 10-minutowym kołowaniem, to kołowanie 42-minutowe jest „okolicznością nadzwyczajną”. Argumentacja ta stanowi w istocie odwrócenie nieprawidłowej (odrzuconej przez (...)) logiki dotyczącej zagadnienia zderzenia samolotu z ptakiem – tu bowiem prezentowana była przed laty argumentacja, że ponieważ zderzenia te są statystycznie częste i regularnie powtarzalne, to nie stanowią okoliczności nadzwyczajnej (a pozwana dowodzi, że skoro tak długie kołowanie zdarza się niezmiernie rzadko – to stanowi okoliczność nadzwyczajną). Ten schemat rozumowania został odrzucony przez (...) w wyroku C-315/15. Kryterium „nadzwyczajności” okoliczności, o której mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004, nie jest bowiem statystyczna częstość czy regularna powtarzalność występowania, tylko wpisywanie albo niewpisywanie się w ramy normalnej działalności. Każde zestawienie ma to do siebie, że występują w nim wartości minimalne, średnie, maksymalne, występujące często oraz występujące rzadko. Nie jest jednak tak, że maksymalna występująca w danym zestawieniu (np. zestawieniu czasów kołowania w danym miesiącu) wartość stanowi o „nadzwyczajności” zdarzenia.

Co kluczowe, dla stwierdzenia, że opóźnienie wynikło z okoliczności o charakterze nadzwyczajnym nie jest wystarczające wskazanie na „nadzwyczajnie długi” czas tego opóźnienia. A to czyni pozwana – wskazuje, że pierwszy po odkołowaniu etap lotu, obejmujący m.in. odladanie (tzw. taxi time) trwał nadzwyczajnie długo, nie wyjaśnia jednak, dlaczego tak się stało. A mogłaby się ona skutecznie zwolnić z odpowiedzialności tylko wówczas, gdyby wykazała, że ten przedłużony taxi time (a w konsekwencji przedłużony lot i opóźniony przylot) były spowodowane konkretną okolicznością o charakterze nadzwyczajnym, która nie wpisuje się w normalną działalność przewoźnika i spoczywające na nim ryzyko prowadzonej działalności. Pozwana tymczasem przeciwnie – wskazuje w swoim stanowisku, że czas ten nie był skutkiem panujących tego dnia warunków atmosferycznych (k. 37).

Podstawą odpowiedzialności przewoźników lotniczych za odwołania i opóźnienia lotów jest przerzucenie na nich ryzyka nieregularności. Nie mogą oni zasłaniać się wykazywaniem, że statystycznie prawie zawsze dana przerwa w rotacji wystarcza dla uniknięcia opóźnienia kolejnego lotu. Nie są bowiem rozliczani z przyjęcia i następnie stosowania prawidłowo skalkulowanego standardu. Są rozliczani „z efektu”, bowiem ponoszą ryzyko ewentualnej nieregularności, niezależnie czy wyniknie ona z ich zawinienia, czy też nie.

Przywołany przez pozwaną fragment uzasadnienia wyroku tut. sądu w sprawie I C 1526/21 (wydanego zresztą w tym samym składzie) wskazuje właśnie na tę zasadę, mowa jest tam bowiem, że o ile przewoźnik nie ma obowiązku planować wykorzystania samolotu z uwzględnieniem potrzeby jego usprawnienia, gdyby doszło do wystąpienia nadzwyczajnej okoliczności, o tyle ma tak go zaplanować, żeby przy nienastąpieniu nadzwyczajnych okoliczności nie były generowane duże opóźnienia. Jeśli więc przewoźnik planuje harmonogram wykorzystania samolotu, opierając się na „średnich” czy „przeciętnych” wartościach (czasu odladania, kołowania, wiatru czołowego etc.), a te wartości w przypadku danego lotu odbiegają od tej „przeciętności” w większym stopniu, niż założony przez przewoźnika margines, to oczywiste jest, że przewoźnik jako ponoszący ryzyko swojej działalności, będzie musiał zrekompensować pasażerom ewentualne niedogodności, jeśli osiągną wynikający z przepisów pułap (odwołanie, opóźnienie nie krótsze niż 3 godziny).

Nie wynika to bynajmniej z tego, że przewoźnik „źle zaplanował siatkę połączeń” – planowanie siatki jest taką samą decyzją biznesową jak wiele innych decyzji. Prawodawca zamiast narzucać przewoźnikom wyśrubowane przerwy w rotacji, co kłóciłoby się z modelem gospodarki wolnorynkowej opartej na wolności działalności gospodarczej,

pozostawia im „wolną rękę”, obciążając jednak ryzykiem nieregularności i zobowiązując do kompensowania pasażerom niedogodności będącej (przynajmniej pośrednimi) skutkami przyjętego w danym przedsiębiorstwie lotniczym modelu. Stanowi to egzemplifikację kluczowej dla prawa prywatnego zasady *commodum eius esse debet, cuius periculum* („czyje ryzyko, tego zysk”). To pozwana czerpie bezpośrednio korzyści z zacieśnienia rotacji (i wyłącznie ona, a nie pasażerowie, o tym decyduje), ona więc – a nie pasażerowie – w świetle ww. zasady ponieść musi ryzyko. Wysoce zresztą prawdopodobne, w tym mając na uwadze przedłożone przez pełnomocnika pozwanej zestawienia z czasami *taxi time*, że statystyczna rzadkość występowania odchyień od przyjętych przez pozwaną założeń skutkuje opłacalnością przyjętego *modus operandi*, czego nie zmieni obowiązek wypłaty rekompensat w tym akurat wypadku, gdy kalkulacja się nie sprawdziła.

Nie zasługuje na uwzględnienie powoływanie się przez pozwaną na art. 429 k.c. i wynikającą z tego przepisu możliwość zwolnienia się z odpowiedzialności w związku z powierzeniem czynności profesjonalście. Przepis ten stanowi bowiem element systemu odpowiedzialności deliktowej i istotnie, pozwana nie odpowiadałaby za szkodę, którą wyrządziłyby zatrudniony u agenta *handlingowego* sparyer odladzający samolot pozwanej. Jednakże jak chodzi o odpowiedzialność pozwanej z tytułu nienależytego wykonania zobowiązania (a przewóz pasażerów z opóźnieniem względem planowanej godziny przylotu stanowi klasyczny przykład nienależytego wykonania umowy przewozu), zasada jest dokładnie przeciwna – relevantny w przypadku reżimu odpowiedzialności *ex contractu* jest bowiem art. 474 k.c. (a nie 429 k.c.), w świetle którego dłużnik odpowiada na zasadzie ryzyka za osoby, którymi posługuje się przy wykonaniu swojego zobowiązania. Innymi słowy, z perspektywy wierzyciela irrelevantne jest, czy jego dłużnik wykonuje umowę samodzielnie, czy z pomocą podwykonawców, bowiem za działanie podwykonawcy dłużnik odpowiada tak jak za działanie własne.

Tym samym prawidłowe jest w tym zakresie rozumowanie strony powodowej, która trafnie akcentuje, że podstawowym i pierwotnym obowiązkiem pozwanej jako przewoźnika lotniczego jest zapewnienie sprawnego i przygotowanego do lotu samolotu. To, że pozwana nie wykonuje każdej czynności samodzielnie, w szczególności odladaniem zajmuje się agent *handlingowy* tj. „podwykonawca” pozwanej, nie zmienia istoty rzeczy. Podobnie zresztą to nie pozwana, tylko odrębna (choć zależna) spółka ( (...)) serwisuje samoloty, z kolei poważniejsze remonty floty przeprowadza producent silników (w przypadku Boeingów 787 – R. R.) – co jednak nie budzi już wątpliwości w ugruntowanym orzecznictwie, fakt że pozwana korzysta z usług różnorodnych kontrahentów, co stanowi konieczność wynikającą z organizacji branży lotniczej, nie oznacza, że ewentualne uchybienia kontrahentów pozwanej (na marginesie – w niniejszej sprawie zresztą nawet nieudowodnione) pozostają poza ramami jej szerokiej odpowiedzialności jako przewoźnika. Takie postawienie sprawy skutkowałoby pozbawieniem ochrony wynikającej z rozporządzenia nr 261/2004 pasażerów, którzy jako osoby trzecie względem kontrahentów pozwanej (jak R. R. czy (...)), tym samym niemające do tych podmiotów własnych roszczeń, pozostawałoby bez rekompensaty za szkody wynikłe z nienależytego wykonania umowy przewozu.

### c) **podsumowanie**

Celem zobrazowania istoty rozpatrywanego casusu wskazać należy na nieakcentowaną w stanowiskach stron okoliczność, że 2 godziny 59 minut opóźnienia w wylocie było spowodowane okolicznościami, o których sama pozwana twierdzi, że ponosi za nie odpowiedzialność. Z tego 2 godziny 34 minuty stanowiły przyczyny wynikłe z niesprawności samolotu. I to głównie z tego powodu (niesprawnej maszyny, a w istocie dwóch maszyn – ta niesprawna stanowiła bowiem maszynę, która zastąpiła inną wyłączoną z eksploatacji) pozwana musi ponieść odpowiedzialność. Gdyby nie ta niesprawna maszyna, wówczas pozostałe okoliczności, choć wpisujące się w ryzyko pozwanej, nie skutkowałyby obowiązkiem wypłaty przez pozwaną odszkodowań pasażerom – z tego jednakże powodu, że same w sobie wygenerowałyby nieznaczące (a więc nie „duże”) opóźnienie, a nie z tego, że pozwana nie ponosi za nie odpowiedzialności. Jednakże w powiązaniu z niesprawnością maszyny złożyły się one na opóźnienie duże, za które pozwana musi ponieść odpowiedzialność.

## **VI. Koszty procesu**

O kosztach sąd orzekł na podstawie odpowiedzialności za wynik procesu stosownie do art. 98 § 1 i 3 k.c. Pozwana jako przegrywająca obowiązana jest zwrócić poniesione przez powódkę koszty, na które złożyły się: opłata od pozwu (200 zł), opłata skarbową od złożonego dokumentu pełnomocnictwa (17 zł) i wynagrodzenie adwokata stosownie do § 2 pkt 3 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości w sprawie opłat za czynności radców prawnych (900 zł).

**Z.ądzenia:**

- urlop wypoczynkowy referenta 16.08.2022-19.09.2022;

- odnotować uzasadnienie;

- odpis wyroku z uzasadnieniem doręczyć pełnomocnikowi pozwanej adw. U. przez umieszczenie w portalu informacyjnym.

W., 3 października 2022 roku asesor sądowy Mateusz Janicki