

## UZASADNIENIE

Dnia 15 lutego 2019 roku (data prezentaty) do Sądu Rejonowego dla m. st. Warszawy w Warszawie II Wydziału Cywilnego wpłynął opłacony pozew na urzędowym formularzu (...) Spółki Akcyjnej przeciwko (...) Spółka Akcyjna o zapłatę kwoty 600 euro tytułem zryczałtowanego odszkodowania za opóźniony lot, a wynikającego z art. 7 Rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 roku ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy pasażerom w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylającego rozporządzenie (EWG) nr 295/91 [dalej jako: (...)]. Powódka żądała ponadto zasądzenia na jej rzecz od pozwanej zwrotu kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego adwokata oraz opłaty od pełnomocnictwa według norm przepisanych (k. 3 – k. 4 – pozew).

W uzasadnieniu pozwu wskazano, iż poprzedniczka prawna strony powodowej, A. C., zawarła z pozwaną spółką (...) S.A. umowę przewozu, na podstawie której miał w dniu 26 sierpnia 2018 roku odbyć się lot z W. do O. (lotnisko L. P. (...)) w Kanadzie. Lot poprzedniczki prawnej miał być opóźniony, w związku z czym dotarła ona do portu docelowego ponad 3 godziny po planowanym czasie przylotu; ponadto, stawić się miała na odprawę pasażerów w miejscu i czasie wskazanym przez przewoźnika, jak również posiadała potwierdzoną rezerwację. Następnie, umową cesji z dnia 12 października 2018 roku doszło do przelewu wspomnianej wierzytelności na powodową spółkę (...) Spółka Akcyjna. Pozwana spółka miała zostać prawidłowo zawiadomiona o dokonaniu przelewu wierzytelności oraz wezwana do zapłaty spornej kwoty w ciągu 7 dni (k. 4 – uzasadnienie pozwu).

W związku z nieustosunkowaniem się przez pozwaną spółkę do żądań powódki, dnia 25 marca 2019 roku został wydany przez tutejszy Sąd Rejonowy nakaz zapłaty w postępowaniu upominawczym. Od nakazu zapłaty został wniesiony przez pozwaną sprzeciw, w którym domagała się oddalenia powództwa w całości oraz zwrot kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych i kosztów opłaty skarbowej od pełnomocnictwa (k. 21 – k. 21v – sprzeciw od nakazu zapłaty).

W uzasadnieniu sprzeciwu, pozwana spółka przyznała, że doszło do opóźnienia lotu, w którym brać miała udział poprzedniczka prawna powódki, z tym że opóźnienie wywołane było ujawnieniem wady projektowej silników w modelach samolotu, którym miał być wykonywany przewóz, a co za tym idzie koniecznością przeprowadzenia stosownej inspekcji. Samolot, którym miała podróżować A. C., okazał się sprawny, ale próba silników i przedłużająca się boroskopia spowodowała przedmiotowe opóźnienie. Do samego lotu miało jednak dojść. Problem z silnikami miał mieć charakter globalny i dotyczyć też innych przewoźników; co więcej, (...) S.A. miały dokonać próby wyleasingowania dodatkowych samolotów, w związku z ujawnieniem wady. Opóźnienie miało zatem wynikać z nadzwyczajnych okoliczności, o których mowa w Rozporządzeniu (k. 22 – k. 23 – uzasadnienie sprzeciwu).

W trakcie procesu spółka powodowa (...) S.A. zmieniła firmę na (...) S.A. (k. 82 – pismo procesowe powódki).

W toku postępowania, strony konsekwentnie stały na pierwotnie zajętych przez siebie stanowiskach.

### **Sąd ustalił, co następuje:**

26 sierpnia 2018 roku odbył się lot z W. do T. o numerze rejsu LO 41, którego pasażerką była A. C.. Poprzedniczka prawna spółki powodowej dokonała odprawy i w wyznaczonym terminie stawiła się na lotnisku. Lot odbył się z ponad 3-godzinnym opóźnieniem.

(bezsporne, ponadto dowód: k. 10 – karta pokładowa; k. 29 – informacje o locie; k. 32v – raport z operacji)

Odległość pomiędzy W. a O. wynosi ponad 3500 kilometrów.

(fakt notoryjny)

W dniu 16 października 2018 roku doszło do zawarcia umowy cesji pomiędzy A. C. a (...) S.A., której przedmiotem była wierzytelność przysługująca wobec przewoźnika, w związku z wystąpieniem opóźnienia, na podstawie art. 7 ust. 1 lit. c Rozporządzenia. Tego samego dnia pozwana spółka została wezwana przez powódkę do uiszczenia spornej kwoty, jak również poinformowana o zawarciu umowy przelewu.

(dowód: k. 7 – k. 9 – umowa cesji; k. 6 – wezwanie do zapłaty)

W Raporcie (...) i raporcie z operacji wskazano, że w samolocie, którym odbywał się wskazany lot przeprowadzana była konieczna boroskopia silnika, w związku z czym doszło do opóźnienia rejsu.

(dowody: k. 30 – k. 31v – raport (...); k. 32 – k. 34v – raport z operacji)

Dnia 13 kwietnia 2018 roku została wydana dyrektywa przez Agencję Unii Europejskiej ds. (...) Lotniczego, w której stwierdzono wadę projektową dotyczącą silników, które montowane były na samolotach, jakimi podróżowała między innymi poprzedniczka prawna powódki. O samej usterce poinformował producent silników, R. (...), w biuletynie serwisowym wskazując na konieczność przeprowadzenia inspekcji oraz możliwie szybkiej wymiany silników w samolotach, z których korzystają przewoźnicy.

(dowody: k. 35 – k.37v – dyrektywa (...); k. 38 – k. 45v – biuletyn)

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego w drodze decyzji z dnia 18 kwietnia 2019 roku nie dopatrył się naruszenia przepisów Rozporządzenia przez przewoźnika (...) S.A., wskazując, że wykonał wszystkie swoje obowiązki wobec pasażerki, a ciążące na nim w sytuacji opóźnienia lotu.

(dowód: k. 79 – k. 80v – decyzja Prezesa (...))

Świadek T. W., pracownik zatrudniony w pozwanej spółce (...) S.A., w złożonych przez siebie zeznaniach wskazał, że problemy z silnikami R. (...) zaczęły pojawiać się w 2018 roku, około 4 lata od rozpoczęcia ich eksploatacji. Liczba usterek zgłaszanych przez przewoźników spowodowała, że wyczerpała się liczba zapasowych silników – w przypadku pozwanej spółki doszło do wyczerpania się zarówno zapasów jej samej, jak i producenta. Usterki wykrywano najczęściej w trakcie przeglądów. W przypadku samolotu, którym podróżowała poprzedniczka prawna powódki, nie wykryto usterki dyskwalifikującej silnik z dalszej eksploatacji, ale przewoźnik, mając wątpliwości, wysłał wyniki inspekcji do producenta i tak. Cała procedura – wysłania wyników, jej analizy przez producenta i dostarczenia tejże przewoźnikowi – zajęła około 12 godzin. W związku z tym, samolot wyleciał z W. z opóźnieniem, jak również z opóźnieniem wykonał lot powrotny, po którego wykonaniu odbył się rejs A. C.. Przewoźnik próbował wyczarterować inne samoloty, ale było to trudne z punktu widzenia organizacyjnego, stąd nie dało się uniknąć opóźnienia. Podobne zeznania złożył świadek K. C..

(dowody: k. 102 – k. 104 – zeznania świadka T. W.; k. 104 – k. 105 – zeznania świadka K. C.)

Sąd ustalił powyższy stan faktyczny na podstawie dołączonych do akt sprawy dokumentów, składanych przez strony wraz z pismami procesowymi, które ocenił jako nie budzące wątpliwości względem ich autentyczności, zaś ich treść za przydatną w rozpoznaniu niniejszej sprawy. Ustalenia wynikające z treści dokumentów uzupełniły korespondujące z nią zeznania świadków T. W. i K. C., które Sąd ocenił jako wiarygodne i pomocne w stworzeniu pełnego i przejrzystego obrazu sprawy. Sąd pominął natomiast zeznania P. W. z racji tego, iż świadek nie znał wystarczająco szczegółów sprawy, stąd były one nieprzydatne dla rozstrzygnięcia.

Okoliczności bezsporne Sąd, mając na uwadze wyniki całej rozprawy, przyjął na podstawie art. 229 i art. 230 k.p.c. za prawdziwe.

### **Sąd zważył, co następuje:**

Powództwo nie zasługuje na uwzględnienie, należało je oddalić.

Roszczenia spółki (...) S.A., będącej powódką, oparte są o wierzytelność, nabytą w drodze umowy cesji zawartej z poprzedniczką prawną, będącą pasażerem odwołanego rejsu lotniczego o numerze LO 41 relacji W. – T.. Sąd zważył, że jakkolwiek sama umowa jest ważna, to będąca jej przedmiotem wierzytelność nie daje się ocenić, jako przysługująca w świetle przepisów Rozporządzenia pasażerka A. C., a zatem a minori ad maius nie przysługuje również spółce powodowej na gruncie niniejszej sprawy.

Jak wynika z motywów 14. i 15. zawartych w preambule Rozporządzenia, zobowiązania przewoźników lotniczych powinny być ograniczone lub ich odpowiedzialność wyłączona w przypadku, gdy zdarzenie jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków. Okoliczności te mogą, w szczególności, zaistnieć w przypadku destabilizacji politycznej, warunków meteorologicznych uniemożliwiających dany lot, zagrożenia bezpieczeństwa bądź nieoczekiwanych wad mogących wpłynąć na bezpieczeństwo lotu oraz strajków mających wpływ na działalność przewoźnika. Za nadzwyczajne okoliczności powinno się uważać ponadto sytuację, gdy decyzja kierownictwa lotów w stosunku do danego samolotu spowodowała danego dnia powstanie dużego opóźnienia, przełożenie lotu na następny dzień albo odwołanie jednego lub więcej lotów tego samego samolotu, pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków przez zainteresowanego przewoźnika, by uniknąć tych opóźnień lub odwołań lotów.

Art. 7 Rozporządzenia przyznaje pasażerom, których lot został opóźniony bądź odwołany, zryczałtowane odszkodowanie, którego mogą się domagać od przewoźnika w przypadku zaistnienia wskazanych sytuacji. Natomiast zgodnie z 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.

W świetle ustaleń faktycznych, Sąd ocenił postępowanie (...) S.A., jako spełniające przesłanki wskazane w tym przepisie. Wykryte usterki projektowe w silnikach, w które wyposażony był samolot, były poza zasięgiem możliwości ich przewidzenia przez przewoźnika. Jednocześnie, usterka została wykryta w czasie, w którym ich wymiana nie była z racjonalnego punktu widzenia możliwa wystarczająco szybko, w związku z brakami zapasowych egzemplarzy w magazynach przewoźnika i producenta. Przewoźnik starał się również wypożyczyć samoloty innych przewoźników, jak również systematycznie podejmował wysiłki, aby przywrócić samoloty do eksploatacji. Opóźnienie, jakie wystąpiło w przypadku przedmiotowego lotu, wywołane było zatem nadzwyczajnymi okolicznościami.

Przepisy Rozporządzenia dotyczące lotów odwołanych znajdują zastosowanie także w przypadku lotów opóźnionych. Wykładnia taka opiera się o wyrok Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 19 listopada 2009 r. w sprawach połączonych C-402/07 i (...) mających za przedmiot wnioski o wydanie orzeczeń prejudycjalnych złożonych w postępowaniach C. S., G. S., A. S. przeciwko (...) (C-402/07) oraz S. B., K. L. przeciwko A. France SA (C-432-07). Zgodnie z orzeczeniem (...): „Artykuły 5, 6 i 7 rozporządzenia nr 261/2004 ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów należy interpretować w ten sposób, że do celów stosowania prawa do odszkodowania pasażerów opóźnionych lotów można traktować jak pasażerów odwołanych lotów oraz że mogą oni powoływać się na prawo do odszkodowania przewidziane w art. 7 tego rozporządzenia, 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. 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”.

Innym wyrokiem z dnia 23 października 2012 r. w połączonych sprawach C – 581/10 oraz C – 629/10 Trybunał Sprawiedliwości orzekając w składzie (...) potwierdził taką interpretację, wskazując, że pasażerowie, których lot się opóźnił znajdują się w porównywalnej sytuacji jak ci, których lot został odwołany – doświadczają bowiem podobnych

niedogodności polegających na utracie co najmniej 3 godzin w stosunku do zakładanego przez przewoźnika czasu przylotu.

Okoliczności wyłączające odpowiedzialność przewoźnika za lot odwołany pozwalają także na wyłączenie odpowiedzialności za lot opóźniony. Wobec tego, zgodnie z pkt I wyroku, powództwo zostało oddalone.

Zgodnie z art. 98 § 1 k. p. c. strona przegrywająca proces jest zobowiązana zwrócić przeciwnikowi na jego żądanie koszty niezbędne do celowego dochodzenia praw i celowej obrony (koszty procesu). Strona pozwana złożyła stosowne żądanie w sprzeciwie od nakazu zapłaty, więc zasądzono od powoda (...) S.A. na rzecz pozwanego (...) S.A. kwotę 917,00 złotych (dziewięćset siedemnaście złotych) tytułem kosztów procesu, w tym kwotę 900,00 złotych (dziewięćset złotych) tytułem kosztów zastępstwa procesowego – w pkt II wyroku.

W związku z powyższymi rozważaniami, Sąd orzekł jak w sentencji.

## ZARZĄDZENIE

1. Odpis wyroku wraz z uzasadnieniem doręczyć pełnomocnikowi powoda.