

UZASADNIENIE

wyroku z 15 marca 2022 roku

Pozwem z 14 sierpnia 2020 roku powodowie: J. P. (1) i J. P. (2) wnieśli o zasądzenie kwoty 800 euro wraz z odsetkami od dnia 19 sierpnia 2019 roku do dnia zapłaty od pozwanego (...) Spółki z o.o. z siedzibą w W.. W uzasadnieniu wskazano, że powyższa kwota stanowi odszkodowanie za opóźniony lot z 2 czerwca 20219 roku na trasie H. – W. wykonywany przez pozwanego przedsiębiorcę lotniczego. Jako podstawę prawną żądania wskazano przepisy rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z 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. W treści pozwu wskazano, że powodowie podejmowali próby pozasądowego rozwiązania sporu. W tym celu złożono reklamację wprost do przewoźnika, a następnie zwrócono się do Rzecznika Praw Pasażera przy Urzędzie Lotnictwa Cywilnego. Do pozwu dołączono pełnomocnictwo procesowe udzielone przez J. P. (2) swojej żonie – J. P. (1) (pозew k. 2-3, pełnomocnictwo k. 5).

W wykonaniu zarządzenia referendarza sądowego powódka sprecyzowała swoje żądanie w ten sposób, że wniosła o zasądzenie kwoty 800 euro solidarnie na rzecz powódki i jej męża – J. P. (2) (zarządzenie referendarza sądowego k. 29, pismo procesowe k. 31).

W odpowiedzi na pozew (...) Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W. wniosła o oddalenie powództwa. W uzasadnieniu swojego stanowiska przewoźnik podniósł zarzut przedawnienia roszczenia, bowiem w jego ocenie pozew został złożony ponad rok od dnia wykonania zaskarżonego lotu. Wskazano również – powołując się na ustęp 8 art. 205c ustawy Prawo lotnicze – że sytuacji powodów nie zmienia możliwość zawieszenia biegu przedawnienia na czas rozpoznawania reklamacji (ustawowe 30 dni), skoro pozew złożono dwa tygodnie po upływie terminu przedawnienia z uwzględnieniem czasu na rozpoznanie reklamacji. Pozwany nie zgodził się z twierdzeniami pozwu, jakoby postępowanie przed Rzecznikiem Praw Pasażerów ponownie doprowadziło do zawieszenia biegu przedawnienia roszczenia, skoro wniosek pasażerów został pozostawiony bez rozpoznania (odpowiedź na pozew k. 41-43).

Sąd ustalił następujący stan faktyczny.

J. P. (1) wraz z mężem J. P. (2) uczestniczyli w imprezie turystycznej w Grecji, w ramach której zawarli umowę przewozu na lot numer (...) 737 z lotniska w H. do W. w dniu 2 czerwca 2019 roku. Lądowanie samolotu zaplanowano na godzinę 15:25, jednak lot opóźnił się, w wyniku czego pasażerowie zakończyli podróż o godzinie 22:30, czyli z ponad siedmiogodzinnym opóźnieniem. Rejs ten wykonywał przewoźnik (...) Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W. (okoliczności bezsporne, a nadto dowód: karty pokładowe k. 19).

W piśmie z 15 lipca 2019 roku pasażerowie wnieśli reklamację z żądaniem zapłaty odszkodowania z powodu niedogodności jakich doznali w związku z opóźnieniem lotu. Przedmiotowe pismo zostało zaadresowane na dane pozwanego, jednak w jego treści wskazywano, że rejs był wykonywany lotem czarterowym linii B. P.. Pismo zostało nadane w placówce pocztowej 16 lipca 2019 roku oraz odebrane 19 lipca 2019 roku (reklamacja k. 16, potwierdzenie nadania k. 17, potwierdzenie odbioru k. 17).

Przewoźnik nie udzielił odpowiedzi na złożoną reklamację (okoliczności bezsporne).

W dniu 25 sierpnia 2019 roku J. P. (1) i J. P. (2) złożyli wniosek do Rzecznika Praw Pasażerów o wszczęcie postępowania w sprawie pozasądowego rozwiązania sporu pasażerskiego (wniosek k. 12-15).

W wiadomości mailowej z 4 sierpnia 2020 roku Rzecznik Praw Pasażerów poinformował J. P. (1) i J. P. (2), że 3 sierpnia 2020 roku Rzecznik podjął decyzję o pozostawieniu wniosku bez rozpoznania, gdyż przedmiot wniosku

wykracza poza kategorię sporów objętych właściwością tego organu. Jednocześnie wskazano podmiot uprawniony do podjęcia działań w kierunku pozasądowego rozwiązania sporu pasażerskiego, tj. H. A. A. Transport and (...) (wiadomość e-mail k. 9, zawiadomienie o pozostawieniu wniosku bez rozpoznania k. 10).

W piśmie z 3 sierpnia 2020 roku oraz 8 sierpnia 2020 roku pasażerowie ostatecznie wezwali przewoźnika do zapłaty wskazując, że reklamacja złożona 15 lipca 2019 roku pozostała bez odpowiedzi przedsiębiorcy. Przedmiotowe pismo zostało nadane pocztą, a nadto stanowiło załącznik do wiadomości mailowej nadaną adres poczty elektronicznej przewoźnika (pismo z 3 sierpnia 2020 roku wraz z potwierdzeniem nadania k. 8, pismo z 8 sierpnia 2020 roku k. 6, wydruk wiadomości e-mail k. 7).

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie wyżej wskazanych dokumentów oraz ich kserokopii złożonych do akt. Okoliczności stanu faktycznego jako przyznane przez pozwanego, Sąd na podstawie art. 229 k.p.c. i 230 k.p.c. uznał za udowodnione. Ponadto, okoliczności te znajdują 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. Warto zaznaczyć, że również strony procesu nie podważały walorów dowodowych dokumentacji zgromadzonej w aktach sprawy, zwłaszcza, że stan faktyczny był w zasadzie bezsporny. Przedmiotem kontrowersji był jedynie zarzut przedawnienia podniesiony przez pozwanego przewoźnika. Szczegółowa analiza tego zagadnienia zostanie przeprowadzona poniżej.

Sąd zważył, co następuje.

Powództwo zasługiwało na uwzględnienie w całości.

Jak już sygnalizowano powyżej, strony procesu ścierały się na tle zarzutu przedawnienia podniesionego o przez stronę pozwaną.

W myśl art. 205c ustawy Prawo lotnicze, dochodzenie roszczeń majątkowych wynikających z przepisów rozporządzenia nr 261/2004/WE przysługuje pasażerowi po wyczerpaniu postępowania reklamacyjnego (ust. 1). Postępowanie reklamacyjne uważa się za wyczerpane w przypadku, gdy przewoźnik lotniczy rozpatrzył reklamację albo upłynął termin do jej rozpatrzenia. Reklamacja powinna być rozpatrzona w terminie 30 dni od dnia jej złożenia. Roszczenia majątkowe pasażerów wynikające z przepisów rozporządzenia nr 261/2004/WE przedawniają się z upływem 1 roku od dnia wykonania przewozu (ust. 7), zaś bieg przedawnienia roszczeń majątkowych zawiesza się na okres od dnia złożenia reklamacji do dnia udzielenia na nią odpowiedzi albo do dnia, w którym upłynął termin na jej rozpatrzenie (ust. 8).

Lot powodów (który doznał opóźnienia przekraczającego 3 godziny) został wykonany 2 czerwca 2019 roku., zaś pierwsza reklamacja została złożona w dniu 19 lipca 2019 roku (data odbioru przesyłki pocztowej) Od tego momentu nastąpiła przerwa biegu przedawnienia na ustawowy okres trzydziestu dni przeznaczonych na rozpoznanie reklamacji pasażerów.

W związku z tym, że złożona reklamacja nie odniosła oczekiwanego skutku, powodowie podjęli kolejne działania by uzyskać należne odszkodowanie. W tym celu zwrócili się do Rzecznika Praw Pasażerów o wszczęcie procedury pozasądowego rozwiązania sporu.

Jak stanowi art. 205a ustawy Prawo lotnicze, przy Prezesie Urzędu działa Rzecznik Praw Pasażerów prowadzący postępowanie w sprawie pozasądowego rozwiązywania sporów pasażerskich między pasażerem a przewoźnikiem lotniczym - w zakresie roszczeń majątkowych wynikających z przepisów rozporządzenia nr 261/2004/WE – w przypadku lotów wykonywanych z lotnisk znajdujących się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz lotów z krajów trzecich na te lotniska, obsługiwanych przez wspólnotowych przewoźników lotniczych (ust. 1). W zakresie, o którym mowa powyżej Rzecznik Praw Pasażerów jest podmiotem uprawnionym do prowadzenia postępowania w sprawie pozasądowego rozwiązywania sporów konsumenckich w rozumieniu ustawy z dnia 23 września 2016 r. o pozasądowym rozwiązywaniu sporów konsumenckich (Dz. U. poz. 1823) oraz osobą prowadzącą to postępowanie w

rozumieniu tej ustawy (ust. 2). Datą wszczęcia sporu pozasądowego, jest dzień doręczenia Rzecznikowi Praw Pasażera skargi pasażera, obejmującej co najmniej elementy określone w art. 33 ust. 2 ustawy z dnia 23 września 2016 r. o pozasądowym rozwiązywaniu sporów konsumenckich, wniesionej nie wcześniej niż po upływie 30 dni od dnia złożenia reklamacji u przewoźnika lotniczego (ust. 8). W przypadku, gdy skarga pasażera dotyczy lotów innych niż określone powyżej (w ustępie pierwszym) Rzecznik Praw Pasażera pozostawia skargę bez rozpoznania i niezwłocznie informuje pasażera o organie lub podmiocie właściwym do rozpatrzenia skargi (ust.13). Przywołany powyżej artykuł w ustępie 17 wymienia przesłanki, które uprawniają Rzecznika do wydania decyzji o odmowie prowadzenia postępowania, zaś w ustępie 18 wskazuje, że w zakresie nieuregulowanym w ustawie stosuje się przepisy ustawy z dnia 23 września 2016 r. o pozasądowym rozwiązywaniu sporów konsumenckich.

Art. 33 wskazanej powyżej ustawy stanowi, że wszczęcie postępowania w sprawie pozasądowego rozwiązywania sporów konsumenckich następuje na wniosek konsumenta (ust. 1). Wniosek o wszczęcie postępowania w sprawie pozasądowego rozwiązywania sporów konsumenckich zawiera co najmniej oznaczenie stron, dokładnie określone żądanie, wskazanie rodzaju postępowania, zgodnie z wyborem wnioskodawcy oraz jego podpis (ust. 2). Datą wszczęcia postępowania w sprawie pozasądowego rozwiązywania sporów konsumenckich jest dzień doręczenia podmiotowi uprawnionemu wniosku o wszczęcie postępowania w sprawie pozasądowego rozwiązywania sporów konsumenckich spełniającego wymagania, o których mowa powyżej (ust. 3), przy czym podmiot uprawniony niezwłocznie przekazuje stronom sporu potwierdzenie złożenia wniosku o wszczęcie postępowania w sprawie pozasądowego rozwiązywania sporów konsumenckich spełniającego ustawowe (powyższe) wymagania (ust. 4).

Warto zaznaczyć, że art. 205a ustawy Prawo lotnicze rozróżnia sytuację „postawienia skargi bez rozpoznania” oraz „odmowy prowadzenia postępowania” (ust. 17). Analiza przesłanek warunkujących oba rozstrzygnięcia prowadzi do wniosku, że w pierwszym przypadku z pewnością mamy do czynienia z wszczęciem postępowania przed Rzecznikiem Praw Pasażerów. Organ ten bowiem pozostawia skargę bez rozpoznania w przypadku, gdy konsument zwrócił się o pomoc w rozstrzygnięciu sporu z przedsiębiorcą lotniczym, jednak stan faktyczny sprawy sprawia, że właściwy do rozpoznania skargi jest „odpowiednik” Rzecznika, urzędujący w Państwie C., z którego miał odbyć opóźniony lot. Nie dochodzi o oceny merytorycznej skargi – w przeciwieństwie do rozstrzygnięcia w postaci odmowy prowadzenia postępowania. W takim przypadku Rzecznik informuje konsumenta o tym jaki podmiot jest właściwy do podjęcia działań w sprawie pasażera, przy czym informacja ta musi zostać przekazana niezwłocznie. Tego rodzaju rozwiązanie legislacyjne ma na celu wskazanie konsumentowi podmiotu uprawnionego do rozstrzygnięcia sporu pasażera i przewoźnika. Nie ma wątpliwości, że konsument ma prawo nie znać danych (nazwy, adresu) właściwej instytucji działającej na terenie danego Państwa Członkowskiego. Krajowy Rzecznik jest podmiotem kompetentnym do wskazania właściwej drogi do dochodzenia swych praw przez konsumenta. Od tego ostatniego zależy, czy po uzyskaniu takiej informacji podejmie stosowne działania przed organem zagranicznym, czy też zwróci się do „macierzystego” sądu. Warto zaznaczyć, że owe informacje Rzecznik przekazuje niezwłocznie, a zatem tak by nie pozbawić konsumenta prawa do uzyskania rekompensaty – np. na skutek przedawnienia.

W tym miejscu należy wskazać, że powyższej wykładni nie może zmienić treść § 7 Regulaminu pozasądowego rozwiązywania sporów pasażerskich przez Rzecznika Praw Pasażerów przy Prezesie Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 8 kwietnia 2019 r. (zm. 31 lipca 2019 r., zm. 29 listopada 2019r., zm. 4 czerwca 2020 r., zm. 7 lipca 2020 r.). Nie sposób bowiem zaakceptować sytuacji, w której to regulamin modyfikuje treść przepisów ustawy, a które bezpośrednio wpływają na prawa pasażera w zakresie prawa cywilnego – tj. przedawnienia roszczenia. Cytowany powyżej regulamin prowadzi bowiem do tego, że rozróżnienie poczynione przez ustawodawcę zostaje usunięte, a przecież – jak wynika z dyrektywy zakazu wykładni synonimicznej – różnym zwrotom ustawowym nie należy nadawać tego samego znaczenia.

Powyższe rozważania wiążą się z tym, że w art. 36 ustawy o pozasądowym rozwiązywaniu sporów konsumenckich wskazano, że wszczęcie postępowania w sprawie pozasądowego rozwiązywania sporów konsumenckich przerywa bieg przedawnienia roszczenia będącego przedmiotem sporu. Przedawnienie nie biegnie na nowo, dopóki postępowanie to nie zostanie zakończone. Przepis ten stanowi implementację do polskiego porządku prawnego art. 12 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/11/UE z dnia 21 maja 2013 r. w sprawie alternatywnych metod rozstrzygania sporów konsumenckich oraz zmiany rozporządzenia (WE) nr 2006/2004 i dyrektywy 2009/22/WE (dyrektywa w

sprawie (...) w sporach konsumenckich). Przepis dyrektywy zakłada bowiem, że Państwa członkowskie zapewnią, aby upływ terminu przedawnienia w trakcie postępowania (...), którego wynik nie jest wiążący, nie pozbawiał stron, które próbują rozwiązać spór, możliwości wszczęcia w późniejszym czasie postępowania sądowego dotyczącego tego sporu.

Warto dodać, że cytowana powyżej ustawa nie zna pojęcia „pozostawienia skargi bez rozpoznania”. Nadto w art. 205a ust 18 ustawy Prawo lotnicze wskazano, że jedynie w zakresie nieuregulowanym w tej ustawie stosuje się przepisy ustawy z dnia 23 września 2016 r. o pozasądowym rozwiązywaniu sporów konsumenckich.

W okolicznościach tej sprawy powodowie zwrócili się do Rzecznika Praw Pasażerów niezwłocznie po upływie terminu na rozpatrzenie reklamacji przez przewoźnika, tj. 25 sierpnia 2019 roku. Odpowiedź w sprawie wniosku o pozasądowe rozwiązanie sporu pasażerskiego nadeszła dopiero 4 sierpnia 2020 roku, a zatem po niemal roku. Warto w tym miejscu powtórzyć, że ustawodawca nakazał organowi udzielić informacji o pozostawieniu wniosku bez rozpoznania niezwłocznie (art. 205a ust. 13 ustawy Prawo lotnicze). Powodowie zwrócili się ponownie do przewoźnika natychmiast po uzyskaniu informacji od Rzecznika, tj. 3 sierpnia 2020 roku i 8 sierpnia 2020 roku. Nie bez znaczenia jest fakt, że wszelkie wiadomości kierowane do pozwanego pozostawały bez reakcji. Takie postępowanie należy ocenić jako niełojalne wobec konsumenta, który czyni starania o uzyskanie rekompensaty za opóźniony lot. Finalnie powodowie złożyli pozew w dniu 14 sierpnia 2020 roku, a zatem rok, dwa miesiące i 12 dni po dacie lotu.

Mając na uwadze powyższe należy przenieść rozważania do podstaw wprowadzenia instytucji przedawnienia roszczeń. Podstawowym celem przedawnienia jest usunięcie stanu niepewności prawnej w sytuacji, gdy uprawniony przez długi czas nie realizuje przysługujących mu praw podmiotowych, przybierających postać konkretnych roszczeń. Pragmatycznym celem przedawnienia jest natomiast mobilizacja wierzyciela, aby wykonał swoje prawo podmiotowe, korespondująca z trudnościami dowodowymi związanymi z dochodzeniem roszczeń (M. Załucki (red.), Kodeks cywilny. Komentarz. Wyd. 2, Warszawa 2019, komentarz do art. 117 k.c., teza 1 i 2, Legalis).

Aktywna postawa powodów – jednej strony oraz bierność pozwanego i Rzecznika – z drugiej, świadczy o tym, że nie ma żadnych podstaw do uznania roszczenia za przedawnione.

W okolicznościach tej sprawy dwukrotnie doszło do przerwania biegu przedawnienia. Pierwszy raz – z chwilą złożenia reklamacji (19 lipca 2019 roku – potwierdzenia odbioru k. 17). Przedawnienie zostało zawieszona na 30 dni, kiedy to pozwany przewoźnik miał czas na udzielenie odpowiedzi na reklamację (art. 205c ustawy Prawo lotnicze). Drugi raz – z chwilą złożenia wniosku o wszczęcie postępowania w sprawie pozasądowego rozwiązania sporu (25 sierpnia 2019 roku k. 12).

Co więcej, powodowie podejmowali wszelkie czynności (przedprocesowe a następnie procesowe) niezwłocznie. Konsumenti działali rzetelnie, w zaufaniu do profesjonalizmu przewoźnika oraz kompetencji organów władzy publicznej. Wobec tego skrajnie niesprawiedliwe byłoby obciążanie ich odpowiedzialnością za opieszałość Rzecznika Praw Pasażerów oraz bierność pozwanego przewoźnika. W ocenie Sądu nie ma żadnych podstaw, aby obciążać negatywnymi konsekwencjami konsumentów, którzy podejmowali działania sumiennie. Nie może umknąć uwadze fakt, że przed wytoczeniem procesu powodowie wykorzystali wszelkie dostępne środki ugodowego rozwiązania sporu i uzyskania należnego odszkodowania za niedogodności, których doznali podczas rejsu.

Należy wreszcie podkreślić, że postawa pozwanego przewoźnika, prowadzi do wniosku, że podniesiony zarzut przedawnienia należy postrzegać w kategoriach nadużycia prawa.

Pozwany podnosił w piśmie procesowym z 27 lipca 2021 roku (k. 71), że do przerwania biegu przedawnienia nie doszło również z tej przyczyny, że powodowie wskazali w skardze do Rzecznika Praw Pasażerów jako przeciwnika B. P. A. S., a nie pozwaną (...) Sp. z o.o. w W.. Argument ten nie może zostać uwzględniony. Nie można bowiem pomijać faktu, że powodowie działali samodzielnie, bez profesjonalnego pełnomocnika, zatem w ocenie Sądu wszelkie nieścisłości czy błędy formalne nie mogą prowadzić do tego, że zostaną pozbawieni rekompensaty, która im z pewnością przysługuje. Pozwany przewoźnik prowadzi działalność gospodarczą w powiązaniu biznesowym z linią lotniczą B. P. A.. Nie dziwi zatem, że konsument może być skonsternowany co do tego, który z przewoźników jest odpowiedzialny za prawidłowe

wykonanie umowy przewozu. A nie chodzi przecież o to, by konsumenta „złapać” na błędzie i przekreślić jego racje, skoro w okolicznościach tej sprawy powodowie uczynili wszystko, by uzyskać odszkodowanie. Co więcej, przewoźnik już na etapie postępowania reklamacyjnego powinien wyprowadzić pasażerów z błędu i wskazać, że linia lotnicza B. P. A. nie może występować w niniejszym sporze. Rzetelny przedsiębiorca powinien odpowiadać na zarzuty klienta. W tej konkretnej sytuacji należało wyjaśnić konsumentom rzeczywistą „rolę” jaką odgrywał przewoźnik „B. P. airlines, by uniknąć nieporozumień na dalszych etapach sporu. Pozwany nie odpowiedział na żadne z trzech pism kierowanych doń przez powoda.

Warto również zaznaczyć, że w treści wniosku do Rzecznika Praw Pasażerów (k. 14, rubryka 8.) powodowie wskazują, iż w biurze (...) (organizatora imprezy turystycznej) uzyskali informację, że pozwana (...) Sp. z o.o. w W. jest jedynie przedstawicielem B. P. A.. W związku z tym nie dziwi fakt, że wskazano tego właśnie przedsiębiorcę jako przeciwnika w sporze konsumenckim.

Powodowie działali rzetelnie, a swoje działania podejmowali niezwłocznie.

Mając na uwadze powyższe racje należało stanowczo odrzucić argumentację strony pozwanej, co pozwoliło przejść do rozważań w zakresie podstaw prawnych odpowiedzialności odszkodowawczej przewoźnika lotniczego.

Podstawę prawną dochodzonego przez powodów żądania stanowiły przepisy Rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 roku ustanawiające 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 z dnia 17 lutego 2004 r.).

Zgodnie z art. 5 ust. 1 powołanego rozporządzenia w przypadku odwołania lotu, pasażerowie, których to odwołanie dotyczy:

- a) otrzymują pomoc od obsługującego przewoźnika lotniczego, zgodnie z art. 8;
 - 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);
 - 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
- (...) 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 zaś do art. 7 ust. 1 rozporządzenia: „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. Przy określeniu odległości, podstawą jest ostatni cel lotu, do którego przybycie pasażera nastąpi po czasie planowanego przylotu na skutek opóźnienia spowodowanego odmową przyjęcia na pokład lub odwołaniem lotu.

Uprawnienie do żądania odszkodowania zostało rozciągnięte na pasażerów lotów opóźnionych, 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. Taką wykładnię przyjął Trybunał Sprawiedliwości w wyroku z dnia 19 listopada 2009 roku w sprawach połączonych C-402/07 i C 432/07.

Stan faktyczny ustalony w niniejszej sprawie pozostawał pomiędzy stronami bezsporny. Okoliczności dotyczące uczestnictwa przez powodów we wskazanym locie, odległości pomiędzy portami lotniczymi, jak i faktu opóźnienia rejsu ponad trzy godziny pozostawały poza przedmiotem sporu. Pozwany nie podniósł żadnych okoliczności odnośnie do przyczyn nieregularności rejsu, który wykonywał 2 czerwca 2019 roku. Wobec tego należało uznać, że pozwany ponosił pełną odpowiedzialność za opóźnienie zaskarżonego połączenia.

O odsetkach ustawowych 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. Obowiązek zapłaty wskazanego odszkodowania ma charakter bezterminowy, ponieważ art. 7 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004 statuuje jedynie obowiązek jego wypłaty oraz jego wysokość, nie precyzuje natomiast w jakim czasie powinno ono nastąpić. Wobec powyższego należało odwołać się do treści art. 455 k.c. określającego termin spełnienia świadczenia jako "niezwłoczny" po wezwaniu przez wierzyciela do zapłaty. Biorąc pod uwagę, że powodowie wezwali pozwanego do zapłaty pismem doręczonym przewoźnikowi 19 lipca 2019 roku (k. 17) oraz upływ 30-dniowego terminu na rozpatrzenie reklamacji zgodnie z art. 205c ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze, uzasadnione było zasądzenie odsetek ustawowych za opóźnienie zgodnie z żądaniem pozwu, tj. od 19 sierpnia 2019 roku do dnia zapłaty.

W punkcie drugim Sąd oddalił żądanie o zasądzenie odszkodowania na zasadzie solidarności. Powodowie występowali w niniejszej sprawie jako współuczestnicy formalni. Nie istniała między nimi więź w postaci solidarności po stronie wierzycieli. Każdemu z powodów przysługuje odrębne roszczenie o wypłatę odszkodowania.

Rozstrzygnięcie o kosztach procesu Sąd wydał w oparciu o zasadę odpowiedzialności za jego wynik, na podstawie art. 98 § 1, 11 i 2 k.p.c. Jedynym kosztem poniesionym przez powodów, celem dochodzenia swych praw przed sądem była uiszczona opłata od pozwu w kwocie 200 zł. Powyższe znalazło wyraz w punkcie trzecim wyroku, gdzie zasądzono na rzecz każdego z powodów zwrot ww. kwoty.

W., 19 kwietnia 2022 r.

asesor s ądowy Joanna Popiel-Oskroba

ZARZĄDZENIE

odpis wyroku z uzasadnieniem proszę doręczyć pełnomocnikowi pozwanego (za pośrednictwem operatora pocztowego).

W., 19 kwietnia 2022 r.

asesor s ądowy Joanna Popiel-Oskroba