

## UZASADNIENIE

Pozwem z dnia 23 czerwca 2014 r. (data prezentaty) pełnomocnik powódki A. N. wniósł o zasądzenie na jej rzecz od pozwanej (...) Spółki Akcyjnej w W. kwoty 250 euro tytułem odszkodowania za opóźnienie lotu z A. do W..

W uzasadnieniu pełnomocnik wskazał, iż powódka w dniu 23 grudnia 2013 r. podróżowała między (...) ( (...)) do portu lotniczego im. F. C. w W. (...), lotem (...) – połączeniem obsługiwany przez pozwanego. Powyższy lot uległ odwołaniu z przyczyn nieznanych powódce. W odpowiedzi na wezwanie do zapłaty odszkodowania w kwocie 250,00 euro z dnia 12 lutego 2014 r., pozwana spółka odmówiła zapłaty, argumentując, iż lot został odwołany z powodu niespodziewanej awarii, za którą nie ponosi odpowiedzialności. Powódka uzasadniła swoje roszczenie powołując się na postanowienia art. 7 ust. 1 lit. c) 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 lotów (dalej: rozporządzenie nr 261/04) (pozew – k. 2 – 8).

Nakazem zapłaty z dnia 31 lipca 2014 roku wydanym w postępowaniu upominawczym referendarz sądowy w Sądzie Rejonowym dla m. st. Warszawy w W. orzekł zgodnie z żądaniem pozwu (nakaz zapłaty z 31 lipca 2014 r. – k. 20)

W sprzeciwie od powyższego orzeczenia, wniesionym 4 września 2014 roku (data prezentaty), pełnomocnik (...) S.A. w W. wniósł o oddalenie powództwa w całości oraz o zasądzenie od powódki kosztów procesu.

W uzasadnieniu sprzeciwu pozwana przyznała fakt, iż lot (...) na trasie A. – W. w dniu 23 grudnia 2013 roku został odwołany, prz czym wskazała, że nastąpiło to w związku ze stwierdzeniem w dniu 22 grudnia 2013 r. około godziny 18.00 uszkodzenia silownika steru kierunku oraz wycieku płynu hydro w przedmiotowym samolocie Embraer 175 nr rejestracyjny (...). W wyniku powyższego, zaistniała potrzeba zamówienia części zamiennych z portu bazowego przewoźnika w W., a do czasu ich zamontowania samolot utracił zdatność do lotu i został wycofany z eksploatacji do godziny 19.00 dnia następnego. W opinii inżyniera technicznego (...) S.A. usterka wystąpiła w sposób nieoczekiwany i pod żadnym pozorem nie można było jej przewidzieć. Zdaniem pozwanej, stanowiło to nadzwyczajną okoliczność wyłączającą obowiązek wypłaty rekompensaty przez przewoźnika na zasadach określonych w art. 7 ust. 1 Rozporządzenia 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, jako że usterki tej nie można zakwalifikować jako usterki o charakterze eksploatacyjnym. Pełnomocnik pozwanej podkreślił również, iż pasażerka została zmieniona rezerwacja i odbyła podróż tego samego dnia rejsami na trasie A. – G., G. – W., docierając do miejsca docelowego ok. godziny 13 (...) (sprzeciw od nakazu zapłaty – k. 16 – 21).

### **Sąd ustalił następujący stan faktyczny:**

A. N. zawarła z (...) Spółką Akcyjną z siedzibą w W. umowę przewozu lotniczego i wykupiła bilet na lot na trasie A. – W., z zaplanowanym wylotem 23 grudnia 2013 roku (bezsporne).

W dniu 22 grudnia 2013 r. samolot Embraer 175 nr rejestracyjny (...) odbył rejs LO 247/22 (...) z W. do A.. Na miejscu podczas oględzin, które odbyły około godziny 18.00 (...), załoga zauważyła wyciek płynu hydraulicznego w rejonie ogona samolotu. Około godziny 19.00 (...) przybył na miejsce mechanik zakontraktowany przez LOT z firmy (...), który stwierdził, iż wystąpiły nieprawidłowości w pracy instalacji hydraulicznej nr 3 samolotu, a spowodowany nimi wyciek przekroczył dopuszczalny limit i maszyna w wyniku uszkodzenia dolnego silownika steru kierunku straciła zdolność do lotu. Próby wypożyczenia elementu od innych przewoźników nie przyniosły rezultatu. W związku z powyższym odwołano rejs (...). W tym samym czasie do A. przybył kolejny samolot o znakach SP – (...), który odbył rejs (...) i miał przez noc pozostać w porcie. Podjęto decyzję, iż w rejs zakłócony odleci do W. samolotem SP – (...). Części zamienne wysłane zostały pierwszym rejsiem do A. (...). Samolot SP-LIC przywrócono do służby 23 grudnia 2013 r. o godzinie 19

(...) (formularz techniczny wystąpienia nadzwyczajnych okoliczności zgodnie z rozporządzeniem nr 261/2004/WE z dnia 29 sierpnia 2014 r. – k. 38 – 42).

Sprawny dolny siłownik steru kierunku jest elementem niezbędnym do lotu, ponieważ jest to element wrażliwy na sterowanie samolotem. Eksploatowany jest on według stanu – jeżeli nie ma przecieków i uszkodzeń podlega on sprawdzeniu podczas kapitalnego przeglądu, natomiast jego stan jest kontrolowany na bieżąco podczas każdego lotu (zeznania świadka, protokół z rozprawy z dnia 29 stycznia 2015 r. – k. 60 – 61).

Odległość między A. a W. wynosi około 1 308 km, a czas lotu to około 1 godzina 50 minut (fakt notoryjny).

Planowany start lotu (...) miał odbyć się o godzinie 7.40, natomiast przylot do W. miał nastąpić o godzinie 9.40. W wyniku usterki i konieczności zmiany rezerwacji, przewoźnik zaproponował alternatywne połączenie, z którego powódka skorzystała. Samolot wystartował o godzinie 10.19, wylądował w G. o 12.30 i ostatecznie dotarł do W. o godzinie 14.03. W związku z powyższym rejs powódki został opóźniony o 4 godziny (bezsporne).

Pismem z 12 lutego 2014 roku powódka wezwała pozwanego do wypłaty odszkodowania w kwocie 250 euro. Pismem z 19 lutego 2014 roku (...) S.A. odmówiły wypłaty odszkodowania powódce (pismo z dnia 12 lutego 2014 r. – k.11-12, pismo z dnia 19 lutego 2014 r. – k.15-16).

Powyżej opisane ustalenia faktyczne nie były przedmiotem sporu między stronami. Dotyczyło to w szczególności zawarcia umowy przelotu lotniczego, faktu odwołania lotu, jak również leżącej u podstaw wycofania z eksploatacji samolotu SP- LIC awarii samolotu. Okoliczności te jako przyznane Sąd na podstawie art. 229 i 230 k.p.c. uznał za udowodnione, nadto znajdując potwierdzenie w złożonych wraz z pozwem i sprzeciwem od nakazu zapłaty dokumentach. Dokumenty Sąd uznał za wiarygodne, gdyż składają się one na spójny obraz stanu faktycznego, nie pozostają ze sobą w sprzeczności i odpowiadają twierdzeniom obu stron.

Sporna między stronami pozostawała jedynie ocena przyczyny odwołania lotu.

### **Sąd zważył, co następuje:**

Powódka dochodziła od pozwanej odszkodowania za szkodę, jaką poniosła na skutek odwołania przez pozwaną lotu, na który powódka miała wykupioną rezerwację. W ocenie Sądu powództwo to zasługiwało na uwzględnienie.

Zagadnienia dotyczące możliwości dochodzenia odszkodowania za odwołany lot uregulowane zostały przepisami unijnymi i zawarte są w rozporządzeniu nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 roku ustanawiającym wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylającym rozporządzenie nr 295/91 (dalej: „rozporządzenie nr 261/04”).

Przepis art. 5 powyższego rozporządzenia wskazuje uprawnienia przysługujące pasażerowi w razie odwołania lotu. Do uprawnień tych należy prawo do pomocy polegającej na zapewnieniu pasażerowi zwrotu kosztów biletu lub zmiany planu podróży, zapewnienia posiłków i napojów i środków komunikacji oraz w niektórych przypadkach zakwaterowania. Zgodnie z wyżej wspomnianym przepisem, w przypadku odwołania lotu, pasażerowie których to odwołanie dotyczy mają również prawo do odszkodowania od obsługującego przewoźnika lotniczego, chyba że: i) zostali poinformowani o odwołaniu co najmniej dwa tygodnie przed planowym czasem odlotu, 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.

Zgodnie z art.7 ust.1 lit.a) rozporządzenia nr 261/04, w przypadku niezastnienia powyższych przesłanek pasażerowie otrzymują odszkodowanie w wysokości 250 EUR dla wszystkich lotów o długości do 1 500 kilometrów.

Artykuł 8 stanowi natomiast o przysługującym podróżnemu prawie do zwrotu należności lub zmiany planu podróży. W przypadku odwołania do niniejszego artykułu, pasażerowie mają prawo wyboru pomiędzy:

a) – zwrotem w terminie siedmiu dni, za pomocą środków przewidzianych w art. 7 ust. 3, pełnego kosztu biletu po cenie za jaką został kupiony, za część lub części nie odbytej podróży oraz za część lub części już odbyte, jeżeli lot nie służy już dłużej jakimkolwiek celowi związanemu z pierwotnym planem podróży pasażera, wraz z, gdy jest to odpowiednie,

– lotem powrotnym do pierwszego miejsca odlotu, w najwcześniejszym możliwym terminie;

b) zmianą planu podróży, na porównywalnych warunkach, do ich miejsca docelowego, w najwcześniejszym możliwym terminie; lub

c) zmianą planu podróży, na porównywalnych warunkach, do ich miejsca docelowego, w późniejszym terminie dogodnym dla pasażera, w zależności od dostępności wolnych miejsc.

Jeżeli pasażerom zaoferowano, zgodnie z art. 8, zmianę planu podróży do ich miejsca docelowego na alternatywny lot, którego czas przylotu nie przekracza planowego czasu przylotu pierwotnie zarezerwowanego lotu

a) o dwie godziny w przypadku wszystkich lotów o długości do 1.500 kilometrów; lub

b) o trzy godziny w przypadku wszystkich lotów wewnątrzwspólnotowych dłuższych niż 1.500 kilometrów i wszystkich innych lotów o długości od 1.500 do 3.500 kilometrów; lub

c) o cztery godziny w przypadku wszystkich innych lotów niż loty określone w lit. a) lub b),

obsługujący przewoźnik lotniczy może pomniejszyć odszkodowanie przewidziane w art.7ust. 1 o 50 %.

Ponadto, w art.5 ust.3 rozporządzenia nr 261/04 wskazano, że przewoźnik zwolniony jest obowiązku wypłaty rekompensaty, jeżeli może dowieść, iż odwołanie lotu zostało spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć mimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków.

W motywie 14 rozporządzenia nr 261/04 ustawodawca wspólnotowy wskazał przykładowo zdarzenia, które mogą spowodować „nadzwyczajne okoliczności”, o których mowa w art. 5 ust. 3. Jak zaś wyjaśnił Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej w wyroku w sprawie C-549/07, "(...) wolą ustawodawcy wspólnotowego nie było uznanie samych tych zdarzeń, których wykaz jest zresztą jedynie przykładowy, za nadzwyczajne okoliczności, lecz stwierdzenie, że mogą one takie okoliczności spowodować. (...) Mimo, że ustawodawca wspólnotowy wymienił w tym wykazie "nieoczekiwane wady mogące wpłynąć na bezpieczeństwo lotu" i mimo, że problem techniczny statku powietrznego można zaliczyć do takich wad, okoliczności związane z takim zdarzeniem mogą zostać uznane za "nadzwyczajne" w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 tylko wówczas gdy odnoszą się do zdarzenia, które na wzór okoliczności wymienionych w motywie czternastym tego rozporządzenia, nie wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i nie pozwala na skuteczne nad nim panowanie ze względu na jego charakter lub źródło. (...) problemy techniczne wykryte podczas przeglądu statków lotniczych lub z powodu braku takiego przeglądu nie mogą stanowić, jako takie, „nadzwyczajnych okoliczności”, o których mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004. Nie można jednakże wykluczyć, że problemy techniczne są następstwem tych nadzwyczajnych okoliczności, jeżeli ich źródło stanowią zdarzenia, które nie wpisują się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i nie pozwalają mu na skuteczne nad nimi panowanie. Taka sytuacja miałaby miejsce na przykład w przypadku ujawnienia przez konstruktora maszyn stanowiących flotę danego przewoźnika powietrznego lub przez właściwy organ, że maszyny te, będące już w użyciu, zawierają ukrytą wadę produkcyjną zagrażającą bezpieczeństwu lotów. Podobnie byłoby w odniesieniu do uszkodzeń statków powietrznych w wyniku aktów terroryzmu lub sabotażu. Do sądu krajowego należy, zatem sprawdzenie, czy problemy techniczne, na

które powołuje się przewoźnik lotniczy będący stroną postępowania przed sądem krajowym, są następstwem zdarzeń, które nie wpisują się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i nie pozwalają mu na skuteczne nad nimi panowanie”.

Przekładając powyższe regulacje na grunt niniejszej sprawy nie sposób uznać, aby zaistniała którakolwiek z okoliczności egzoneracyjnych, wyłączających odpowiedzialność odszkodowawczą (...) S.A. z siedzibą w W.. Pozwana nie wykazała bowiem, aby odwołanie lotu było spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków, gdyż za takie nie może być uznane odwołanie lotu LO 270 z uwagi na usterkę techniczną instalacji hydraulicznej, będącej w ustalonym stanie faktycznym usterką wpisującą się w ramy normalnego wykonywania działalności przewoźnika lotniczego. Na ocenę powyższego bez wpływu pozostaje fakt, iż jest to usterka rzadka. Z treści przedstawionego przez pozwaną, a sporządzonego przez jego pracownika dokumentu – „formularza technicznego wystąpienia nadzwyczajnych okoliczności zgodnie z rozporządzeniem nr 261/2004/WE” – wynika w rubryce 9, iż usterka dotyczyła „części/elementów, które uległy uszkodzeniu w wyniku normalnej eksploatacji statku powietrznego”. Charakter usterki tej w świetle powyższego niewątpliwie uznać należy za eksploatacyjny, który można wpisać w ryzyko prowadzenia działalności przez przewoźnika lotniczego.

Zdaniem Sądu na odpowiedzialności odszkodowawczą przewoźnika nie wpływa również fakt, iż co do przedmiotowego elementu nie ma zaostrzonych wymogów w zakresie kontroli i nie ma potrzeby poddawania go sprawdzeniu do czasu kapitalnego przeglądu. W przywoływanym już wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w sprawie C-549/07 orzekł, że „okoliczność, iż przewoźnik lotniczy przestrzegał minimalnych wymogów w zakresie przeglądów statku powietrznego nie może sama w sobie wystarczyć dla wykazania, że ten przewoźnik podjął „wszelkie racjonalne środki” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004, a w konsekwencji dla zwolnienia go z ciężącego na nim obowiązku wypłacenia odszkodowania przewidzianego w art. 5 ust. 1 lit. c) i art. 7 ust. 1 tego rozporządzenia”.

Wobec powyższego, powódce przysługuje odszkodowanie w wysokości 250,00 euro. Zasądzona kwota wynika z art. 7 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 261/04, bowiem powszechnie wiadomo, że odległość pomiędzy W. a A. wynosi ponad 1.308 km. Należy podkreślić, iż odszkodowanie przewidziane w rozporządzeniu ma charakter dodatkowy i ryczałtowy i jest niezależne od pozostałych uprawnień pasażera określonych w rozporządzeniu.

Pozwany nie miał również możliwości obniżenia odszkodowania przysługującego powódce o 50 % na podstawie art. 8 ustęp 2 rozporządzenia, bowiem czas przylotu do W. lotem alternatywnym zaproponowanym powódce przez pozwaną opóźniony był w stosunku do lotu pierwotnego o ponad 4 godziny.

Z tego też względu orzeczono jak w sentencji.

Nadto za zasadne, należy również uznać żądanie powódki w zakresie dochodzonych odsetek w wysokości ustawowej od kwoty 250,00 euro od dnia 20 czerwca 2014 r. Żądanie powoda znajduje swoje oparcie w brzmieniu 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. Z brzmienia art.481§1 k.c. wynika, że ustawowy obowiązek zapłaty odsetek za opóźnienie dotyczy wyłącznie długu pieniężnego, a więc takiej sytuacji, gdy przedmiotem zobowiązania jest suma pieniężna (por. wyrok SN z dnia 5 lipca 2001 r., II CKN 1101/00, LEX nr 551098). W niniejszej sprawie przedmiotem świadczenia była suma pieniężna, natomiast pozwana nie spełniła dobrowolnie świadczenia po wezwaniu jej przez powódkę dokonany pismem z 12 lutego 2014 r., wobec czego należało uznać iż pozostawał w zwłoce ze spełnieniem świadczenia i zasadne było zasądzenie odsetek od dnia wniesienia pozwu. Jak wynika z orzecznictwa Sądu Najwyższego dochodząc odsetek za opóźnienie, nie musi wykazywać swej szkody. Dlatego słowa „chociażby nie poniósł żadnej szkody” zawarte w art. 481 § 1 k.c. należy interpretować jako zwolnienie wierzyciela z obowiązku dowodzenia faktu zaistnienia szkody i jej wysokości przy domaganiu się świadczenia odsetek za opóźnienie od dłużnika (wyrok SN z dnia 9 stycznia 2008 r., II CSK 393/07, LEX nr 391841). Dłużnik nie może również uwolnić się od odpowiedzialności, wykazując, że nie ponosi odpowiedzialności za okoliczności, które spowodowały opóźnienie. W

przypadku obowiązku zapłaty odsetek mamy, więc do czynienia z bardzo surowym reżimem odpowiedzialności (tzw. odpowiedzialność absolutna, za sam skutek), ponieważ dłużnik nie może się od niej uwolnić ani przez ekskulpację, ani przez powołanie się na okoliczności egzoneracyjne (por. W. Popiołek (w:) Kodeks..., s. 66 i cyt. tam autorzy; K. Zagrobelny, Kilka uwag..., s. 586; A. Ohanowicz, Zobowiązania..., s. 205). Judykatura przyjęła, że nawet wówczas, gdy wierzyciel po wezwaniu dłużnika do zapłaty odszkodowania odmawia przyjęcia części tego odszkodowania na podstawie ugody, nie traci możliwości żądania odsetek za cały czas opóźnienia wierzyciela (wyrok SN z dnia 23 marca 1977 r., II CR 63/77, LEX nr 7920 z glosą A. Wiśniewskiego, PiP 1978, z. 12, poz. 172).

O kosztach procesu orzeczono w punkcie drugim wyroku na podstawie art. 98 k.p.c., zgodnie z zasadą odpowiedzialności za wynik procesu, w myśl której strona przegrywająca sprawę obowiązana jest zwrócić przeciwnikowi na jego żądanie koszty niezbędne do celowego dochodzenia praw i celowej obrony (koszty procesu). Szczegółowe rozliczenie kosztów procesu pozostawiono referendarzowi sądowemu.

Mając na uwadze powyższe, orzeczono jak w sentencji.

## ZARZĄDZENIE

odpis wyroku wraz z uzasadnieniem doręczyć pełnomocnikowi pozwanego – adw. E. C..