

## UZASADNIENIE

### **wyroku wydanego na posiedzeniu niejawnym w dniu 10 lipca 2019 r.**

Pozwem z 16 stycznia 2019 r. (data prezentaty) M. C. domagał się zasądzenia na swoją rzecz od A. France S.A. z siedzibą w P. kwoty 600 euro wraz z odsetkami ustawowymi od 4 maja 2018 r. do dnia zapłaty oraz kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

W uzasadnieniu pozwu powód wskazał, że przysługuje mu względem pozwanego na podstawie 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, uchylającego rozporządzenie EWG nr 295/91 roszczenie z tytułu odwołania lotu w dniu 18 stycznia 2018 r. na trasie z Mauritiusa do P. o nr AF 463 i w następstwie utraconego lotu w następnym dniu na trasie z P. do W. o nr rejsu (...), realizowanego przez pozwanego przewoźnika (pozew – k. 3-8).

W odpowiedzi na pozew strona pozwana A. France S.A. z siedzibą w P. wniosła o oddalenie pozwu w całości oraz zasądzenie kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego oraz opłaty skarbowej od pełnomocnictwa według norm przepisanych. W uzasadnieniu pozwany podniósł zarzut braku jurysdykcji krajowej oraz braku legitymacji biernej (odpowiedź na pozew – k. 14-19v).

W dniu 12 sierpnia 2019 r. podłożone do akt zostały pisma pozwanego z 17 czerwca 2019 r. oraz powoda z 4 lipca 2019 r.

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

M. C. miał zaplanowany na dzień 18 stycznia 2018 r. lot łączony na trasie Mauritius - P. - W.: lot nr AF 463 z Mauritiusa do P. oraz lot nr (...) z P. do W., oba realizowane przez pozwanego przewoźnika. Lot nr AF 463 z Mauritiusa do P. został odwołany. Lot na tej trasie odbył się w dniu 19 stycznia 2019 r. i został oznaczony nr. (...) przez co M. C. utracił dalsze połączenie do W. w dniu 19 stycznia 2019 r. i musiał kontynuować podróż następnego dnia (dowody: kserokopie kart pokładowych – k. 17-18; bilet elektroniczny – k. 19; umowa zgłoszenie – k. 20-22; korespondencja mail – k. 47-49).

Odległość pomiędzy Mauritiusem a W. wynosi ponad 3.500 kilometrów (okoliczność bezsporna).

W związku z opóźnieniem w podróży lotniczej powód M. C. pismem z dnia 20 marca 2018 r. wezwał przewoźnika A. France S.A. z siedzibą w P. do zapłaty kwoty 600 euro w terminie 30 dni od doręczenia wezwania na wskazany rachunek bankowy. Wezwanie doręczono 3 kwietnia 2018 r. (dowód: pismo z dnia 20 marca 2018 r. – k. 11; potwierdzenie doręczenia – k. 15).

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie dokumentów zgromadzonych w aktach sprawy, których autentyczność i zgodność z rzeczywistym stanem rzeczy nie budziła wątpliwości oraz twierdzeń przyznanych wprost i niezaprzeczonych przez stronę przeciwną, na podstawie art. 229 k.p.c. i 230 k.p.c.

Sąd postanowieniem z 14 maja 2019 r. odmówił odrzucenia pozwu (postanowienie – k. 94-96).

Postanowieniem z dnia 10 lipca 2019 r. Sąd dopuścił dowody z dokumentów dołączonych do akt sprawy na okoliczności wskazane w pismach stron (postanowienie – k. 75).

### **Sąd zważył, co następuje:**

Na wstępie rozważań należy zaznaczyć, że Sąd rozpoznał niniejszą sprawę na posiedzeniu niejawnym na podstawie art. 148(1) § 1 k.p.c., zgodnie z którym Sąd może rozpoznać sprawę na posiedzeniu niejawnym, gdy pozwany uznał powództwo lub gdy po złożeniu przez strony pism procesowych i dokumentów, w tym również po wniesieniu zarzutów

lub sprzeciwu od nakazu zapłaty albo sprzeciwu od wyroku zaocznego, sąd uzna - mając na względzie całokształt przytoczonych twierdzeń i zgłoszonych wniosków dowodowych - że przeprowadzenie rozprawy nie jest konieczne.

Z uwagi na zgromadzony w niniejszej sprawie materiał dowodowy, który w ocenie Sądu należy uznać za wystarczający oraz okoliczność, że żadna ze stron nie złożyła w pierwszym piśmie procesowym wniosku o przeprowadzenie rozprawy Sąd, mając na względzie całokształt przytoczonych twierdzeń i zgłoszonych wniosków dowodowych, uznał, że przeprowadzenie rozprawy w niniejszej sprawie nie jest konieczne.

Powód opierał swoje roszczenie na regulacji zawartej w Rozporządzeniu (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiającym 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 2004/46/1). Ochrona na podstawie przepisów tego Rozporządzenia obejmuje nie tylko pasażerów lotów regularnych, ale również pasażerów lotów nieregularnych, w tym także loty stanowiące część zorganizowanych wycieczek (motyw piąty Rozporządzenia). W myśl art. 5 ust. 1 lit. c Rozporządzenia w przypadku odwołania lotu, pasażerowie, których to odwołanie dotyczy 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 do art. 7 ust. 1 rozporządzenia 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. W dalszej kolejności należy wskazać, że w myśl 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.

Sąd zważył, że artykuły 5, 6 i 7 Rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że do celów stosowania prawa do odszkodowania, pasażerów opóźnionych lotów należy 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 (tak Europejski Trybunał Sprawiedliwości w wyroku z dnia 19 listopada 2009 r. w sprawach połączonych C-402/07 i C 432/07 mających za przedmiot wnioski o wydanie na

podstawie art. 234 WE orzeczeń w trybie prejudycjalnym, złożone w postępowaniu C. S., G. S., A. S. p-ko (...) oraz S. B., K. L. p-ko A. France SA, (...) (...) - (...)).

Należy podkreślić, że celem Rozporządzenia, wynikającym zwłaszcza z motywu drugiego, jest podniesienie poziomu ochrony pasażerów lotniczych poprzez naprawienie szkód przez nich poniesionych w ramach transportu lotniczego w przypadku „odmowy przyjęcia na pokład i odwołania lub dużego opóźnienia lotów”. Pasażerowie, których lot został odwołany i pasażerowie, których lot jest znacznie opóźniony, ponoszą analogiczną szkodę polegającą na stracie czasu w stosunku do pierwotnego planu ich lotu, a co za tym idzie, znajdują się w porównywalnych sytuacjach. Dlatego należy uznać za Europejskim Trybunałem Sprawiedliwości, że pasażerowie lotów opóźnionych mogą powoływać się na prawo do odszkodowania przewidzianego w art. 7 Rozporządzenia nr 261/2004, jeżeli z powodu tego opóźnienia poniosą stratę czasu wynoszącą co najmniej trzy godziny. Takie rozwiązanie jest również zgodne z motywem piętnastym Rozporządzenia, skoro na podstawie tego motywu ustawodawca powiązał „duże opóźnienie” z prawem do odszkodowania. Ponieważ art. 6 Rozporządzenia przypisuje takie skutki prawne już w przypadku niektórych lotów opóźnionych o dwie godziny, motyw piętnasty Rozporządzenia obejmuje bez wątpienia opóźnienia o co najmniej trzy godziny. Podkreślić należy, że również wyrokiem z dnia 23 października 2012 r. w połączonych sprawach C-581/10 i C-629/10 Europejski Trybunał Sprawiedliwości orzekając w składzie (...) potwierdził interpretację Rozporządzenia zaprezentowaną w wyroku C-402/07.

Zgodnie z treścią art. 2g powołanego Rozporządzenia WE nr 261/2004, "rezerwacja" oznacza fakt posiadania przez pasażera biletu lub innego dowodu potwierdzającego, że rezerwacja została przyjęta i zarejestrowana przez przewoźnika lotniczego lub organizatora wycieczek. Stosownie do art. 3 ust. 2 a) cytowanego Rozporządzenia, ust. 1 stosuje się pod warunkiem, że pasażerowie posiadają potwierdzoną rezerwację na dany lot oraz, z wyjątkiem przypadku odwołania, o którym mowa w art. 5, stawia się na odprawę pasażerów # zgodnie z wymogami i w czasie określonym uprzednio na piśmie (w tym poprzez środki elektroniczne) przez przewoźnika lotniczego, organizatora wycieczek lub autoryzowane biura podróży, lub, jeżeli czas nie został określony # nie później niż 45 minut przed ogłoszoną godziną odlotu. Pasażer powinien wykazać, że posiada uprawnienie do wystąpienia z żądaniem odszkodowawczym, zgodnie z ogólnym ciężarem rozkładu dowodu z art. 6 k.c. Natomiast na przewoźniku lotniczym spoczywa ciężar wykazania, że uprawnienia przysługujące pasażerowi nie zostały naruszone (art. 205 b ust. 5 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz.U. z 2013 r.1393 j.t.)). Opóźnienie w przylocie 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 (art. 5 ust. 3 rozporządzenia), to jest okoliczności, które pozostają poza zakresem skutecznej kontroli przewoźnika lotniczego.

Legitymacja czynna pasażera oraz fakt wystąpienia opóźnienia nie były przez pozwanego kwestionowane. Poza sporem była również odległość pomiędzy Mauritusem a W.. W okolicznościach niniejszej sprawy pozwany podniósł jedynie zarzut braku jurysdykcji krajowej oraz braku legitymacji biernej wskazując, że to A. Mauritius realizował pierwszy odcinek podróży z Mauritiusa do P..

Sąd postanowieniem z 14 maja 2019 r. odmówił odrzucenia pozwu. Jednocześnie ustalono, że usługę łączonego przewozu lotniczego na trasie Mauritius - P. - W. obsługiwał pozwany przewoźnik. Ze zgromadzonego materiału dowodowego wynika, że lot AF 463 z Mauritiusa do P. został odwołany, następnie lot na tej trasie odbył się w dniu 19 stycznia 2019 r., który oznaczony został nr (...), przez co M. C. utracił dalsze połączenie do W. w dniu 19 stycznia 2019 r. lotem oznaczonym nr (...), który kontynuował następnego dnia.

O tym, że cały przelot na trasie Mauritius - W. miał być obsługiwany przez przewoźnika A. France S.A., świadczy informacja udzielona przez Biuro (...), a nadto sugerują to kody nazw przewoźnika na załączonych do pozwu kartach pokładowych. Okoliczność, że (jak wynika z karty pokładowej) przelot na trasie z Mauritiusa do P. realizował A. Mauritius nie wyłącza odpowiedzialności pozwanego przewoźnika. Zdaniem Sądu za przewoźnika obsługującego cały lot należy uznać A. France, jako że przelot na całej trasie objęty był jedną rezerwacją (oznaczenie kodem przewoźnika AF przypisanym do A. France) i dlatego jest podmiotem odpowiedzialnym za wypłatę odszkodowania za opóźnienie.

Pozwany nie wykazał, aby lot na pierwszym odcinku nie był objęty jego rezerwacją. Nie zajął również stanowiska dlaczego lot (...) wskazany na karcie pokładowej oznaczony został jego kodem przewoźnika skoro, jak twierdzi, on go nie wykonywał.

O tym, że lot, na który składa się kilka odcinków będących przedmiotem jednej rezerwacji stanowi jedną całość do celów prawa pasażerów do odszkodowania przewidzianego w rozporządzeniu nr 261/2004 Trybunał rozstrzygnął w orzeczeniu z dnia 31 maja 2018 roku w sprawie W. (C#537/17).

Skoro zatem powód wykazał, że posiadał rezerwację w ramach lotu łączonego, który miał być realizowany w całości przez A. France, to oznacza, że ma on legitymację bierną do występowania w niniejszej sprawie. Z uwagi na to, że pozostałe przesłanki odpowiedzialności nie były przez pozwanego kwestionowane, Sąd uznał, że powodowi należy się zryczałtowane odszkodowanie przewidziane w art. 7 ust. 1 pkt c Rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 roku, w objętej pozwem wysokości 600 euro.

W przedmiocie odsetek 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. Opóźnienie się w spełnieniu świadczenia powstaje, jeżeli dłużnik nie spełnia go w czasie właściwym. Zauważyć należy, że kwestię wymagalności roszczenia reguluje przepis art. 455 k.c., zgodnie z którym, jeżeli termin spełnienia świadczenia nie jest oznaczony ani nie wynika z właściwości zobowiązania, świadczenie winno być spełnione niezwłocznie po wezwaniu dłużnika do wykonania świadczenia. W konsekwencji, w każdym przypadku konieczne jest określenie wysokości dochodzonego żądania oraz sprecyzowanie terminu jego zapłaty.

Ja ustalono wezwanie do zapłaty określające 30 dniowy termin na spełnienie świadczenia został doręczony pozwanemu 4 kwietnia 2018 r., w związku z tym, zasadne było zasądzenie odsetek ustawowych za opóźnienie od dnia 4 maja 2018 r. do dnia zapłaty.

O kosztach procesu orzeczono w oparciu o art. 98 § 1 i § 3 k.p.c. Zgodnie z zasadą odpowiedzialności za wynik procesu wyrażoną w art. 98 § 1 k.p.c. strona przegrywająca sprawę obowiązana jest zwrócić przeciwnikowi na jego żądanie koszty niezbędne do celowego dochodzenia praw i celowej obrony. Pozwany, będący stroną przegrywającą sprawę obowiązany jest zwrócić powodowi koszty postępowania w kwocie 1.017 zł, na które składają się: opłata od pozwu w wysokości 100 zł, wynagrodzenie pełnomocnika procesowego w wysokości 900 zł ustalone na podstawie § 2 pkt 3 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności adwokackie oraz 17 zł tytułem opłaty skarbowej od pełnomocnictwa.

Ponadto, co należy zaznaczyć, z uwagi na okoliczność złożonych przez pozwanego dokumentów, które nie zostały przez Sąd uwzględnione, gdyż do akt podłożono zostały po wydaniu wyroku, w dniu 11 lipca 2019 r. Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej (dalej (...)) wydał wyrok w sprawie o sygnaturze C-502/18, przeciwko Czeskim L. Lotniczym (dalej (...)). Postępowanie zainicjowane zostało przez pytanie prejudycjalne, z którym zwrócił się Sąd Miejski w P. (M. soud v P.). Przed Sądem tym rozpoznawana była sprawa z powództwa grupy pasażerów podróżujących z P. do B. przez A. Z.. Dotyczyła ona opóźnienia, które wystąpiło na trasie z A. Z. do B.- lot na tym odcinku obsługiwany był przez linie lotnicze E. A. ze Zjednoczonych Emiratów Arabskich. Pasażerowie pozwali przewoźnika czeskiego, pomimo że przelot na trasie z Czech do Zjednoczonych Emiratów Arabskich, za który był odpowiedzialny, przebiegł bez zarzutów. Drugi etap podróży dotknięty opóźnieniem wykonywał, na podstawie umowy code-share, operator ze Zjednoczonych Emiratów Arabskich. W odpowiedzi na pozew pasażerów, (...) odmówiło wypłacenia odszkodowania przewidzianego w art. 7 ust. 1 lit. c) rozporządzenia nr 261/2004, argumentując swoją decyzję tym, że nie mogą być odpowiedzialni za lot wykonany przez linie lotnicze spoza Europy, odbywający się także poza jej terytorium.

Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej w lipcowym orzeczeniu stwierdził, że (...) należy uznać za obsługującego przewoźnika, jako że przelot na całej trasie objęty był jedną rezerwacją, tym samym wskazując go jako podmiot odpowiedzialny za wypłatę odszkodowania za opóźnienie. W wyniku wydania analizowanego wyroku (...)

zobowiązane zostało do wypłaty zryczałtowanego odszkodowania w wysokości 600 euro dla każdego z jedenastu pasażerów. Przewoźnik może jednak wystąpić z roszczeniem regresowym wobec linii z Bliskiego Wschodu.

Zatem nawet gdyby Sąd dysponował w chwili wydania wyroku pismami i dalszymi dowodami pozwanego nie zmieniłoby to rozstrzygnięcia Sądu w niniejszej sprawie.

W., dnia 5 września 2019 r.

SSR Dominika Podpora

## ZARZĄDZENIE

odpis wyroku wraz z uzasadnieniem doręczyć pełnomocnikowi pozwanego.