



Identyfikator sprawy	:	C-20/24
Numer pisma	:	1
Numer rejestru	:	1279388
Data złożenia	:	12/01/2024
Data wpisu do rejestru	:	12/01/2024
Rodzaj pisma	:	Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym
<hr/>		
Numer referencyjny złożonego przez e-Curia pisma	:	Pismo DC199585
Numer fiszki	:	1
Podmiot składający pismo	:	Janicki Mateusz (J360098)

sygn. akt I C 1222/22

POSTANOWIENIE

24 listopada 2023 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 24 listopada 2023 roku
w Warszawie

sprawy z powództwa **M1.R. i M2.R.**

przeciwko **AAA spółce z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą
w W.**

o zapłatę

postanawia:

I. zwrócić się do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej
o rozpatrzenie następujących pytań prejudycjalnych:

1. czy w rozumieniu art. 2 lit. g) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady 261/2004 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, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91 karta pokładowa pasażera może stanowić inny dowód potwierdzający, że rezerwacja została przyjęta i zarejestrowana przez przewoźnika lotniczego lub organizatora wycieczek?
2. czy w rozumieniu art. 3 ust. 2 lit. a) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady 261/2004 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 pasażerowie, którzy dysponują kartą pokładową na dany lot, a nie zostanie wykazana żadna szczególna anormalna okoliczność, powinni być uznani za posiadających potwierdzoną rezerwację na dany lot?,

3. czy w rozumieniu art. 3 ust. 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady 261/2004 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 na pasażerze spoczywa ciężar wykazania opłacenia lotu, czy to ewentualnie przewoźnik celem uchylenia się od odpowiedzialności musiałby wykazać, że pasażer podróżował nieodpłatnie lub na podstawie taryfy zniżkowej?
4. czy art. 3 ust. 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady 261/2004 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 należy interpretować w ten sposób, że w sytuacji gdy pasażer wykupił u organizatora wycieczki imprezę turystyczną i podmiot ten uiścił na rzecz przewoźnika opłatę za przelot, to lot ma charakter odpłatny?,

5. czy art. 3 ust. 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady 261/2004 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 należy interpretować w ten sposób, że w sytuacji gdy osoba trzecia wykupuje na rzecz pasażerów imprezę turystyczną, w ramach której organizator wycieczek uiszcza na rzecz przewoźnika czarterowego rynkowe wynagrodzenie, to nie zachodzi przypadek „pasażerów podróżujących na podstawie taryfy zniżkowej”, niezależnie od rozliczeń między osobą trzecią a pasażerami.

II. na podstawie art. 177 § 1 pkt 3¹ kodeksu postępowania cywilnego zawiesić postępowanie do czasu udzielenia przez Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej odpowiedzi na pytania prejudycjalne.

Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym

1. Oznaczenie sądu i stron

1. Sąd występujący z pytaniem: Sąd Rejonowy dla miasta stołecznego Warszawy w Warszawie, I Wydział Cywilny (adres: ul. Marszałkowska 82, 00-517 Warszawa, Polska; adres email: mateusz.janicki@warszawa.sr.gov.pl; fax: (+48) 22 55 39 330)
2. Powodowie: M1.R. (adres: ul. [xxx], [xxx], Polska), M2.R. (adres: ul. [xxx], [xxx], Polska),
3. Pełnomocnik powodów: radca prawny P.M. (adres: Kancelaria Radcy Prawnego, ul. [xxx], [xxx], P.; adres email: [xxx]),

4. Pozwany: [AAA] Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością (adres: ul. [xxx], [xxx], Polska)
5. Pełnomocnik pozwanego: radca prawny K.B. (adres: ul. [xxx], [xxx], P.; adres email: [xxx])

2. Przedmiot sporu i istotne okoliczności faktyczne sprawy.

1. [AAA] spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W. jest p., czarterowym przewoźnikiem lotniczym (dalej Przewoźnik).
2. [BBB] spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W. jest organizatorem wycieczek, który świadczy usługi zorganizowanych wakacji i podróży na rzecz konsumentów (dalej Organizator Wycieczek).
3. Przewoźnik przedstawił ofertę, a następnie zawarł z Organizatorem Wycieczek umowę, na podstawie której świadczył na rzecz Organizatora Wycieczek konkretne loty w konkretnych daniach, na które następnie Organizator Wycieczek sprzedawał bilety pasażerom. Organizator Wycieczek wycieczek uiścił Przewoźnikowi wynagrodzenie za loty.
4. Powodowie M1.R. i M2.R. byli uczestnikami imprezy turystycznej, która obejmowała również przelot na trasie z Teneryfy (Hiszpania) do Warszawy (Polska) w dniu 20 maja 2021 r. lotem o nr ENT 7346, obsługiwanym przez Przewoźnika.
5. Umowa o organizację imprezy turystycznej została zawarta przez [CCC] sp. z o.o. (na rzecz m.in. powodów i innych uczestników) a Organizatorem Wycieczek.
6. Przewoźnik wykonał sporny lot z ponad 22-godzinnym opóźnieniem w przylocie.

7. Powodowie jako dowody swojej legitymacji czynnej w sprawie o odszkodowanie za opóźnienie lotu przedłożyli m.in. kopie kart pokładowych na ww. lot, na których wskazano Przewoźnika.
8. Przewoźnik odmówił Powodom wypłaty odszkodowania za opóźniony lot, wskazując, że nie wykazali oni posiadania potwierdzonej i „opłaconej” rezerwacji na dany lot.
9. Sąd Okręgowy w Warszawie w kilku orzeczeniach podzielił argumentację Przewoźnika, uznając, że karta pokładowa stanowi dowód stawienia się do odprawy, ale nie stanowi dowodu posiadania potwierdzonej i „opłaconej” rezerwacji.
10. Pasażerowi stoją jednak na stanowisku, że przedkładając wydane im karty pokładowe, wykazali, że posiadali potwierdzoną rezerwację, bowiem w przeciwnym razie karty pokładowe nie byłyby im wydane. Wskazują zarazem, że to nie na nich spoczywa ciężar wykazania „opłacenia” rezerwacji, tylko najwyżej Przewoźnik musiałby wykazać, że podróżowali nieodpłatnie.
11. Niezależnie od tego Powodowie wskazują, że jeśli Przewoźnik otrzymał od Organizatora Wycieczek wynagrodzenie za wykonanie lotu, a Organizator Wycieczek otrzymał od [CCC] sp. z o.o., który zafundował imprezę turystyczną Powodom, zapłatę za tę imprezę turystyczną obejmującą m.in. obsługiwany przez Przewoźnika lot, to Powodowie nie podróżowali nieodpłatnie. Bez znaczenia natomiast z punktu widzenia art. 3 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 jest, czy za przelot zapłacili pasażerowie, czy osoba trzecia, która im to zafundowała (o ile nie jest to Przewoźnik).
12. Z kolei Przewoźnik twierdzi, że skoro Powodowie brali udział w zafundowanej im na preferencyjnych zasadach przez [CCC] sp. z o.o.

wycieczce, to podróżowali „bezpłatnie lub na podstawie taryfy zniżkowej” w rozumieniu art. 3 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004, tym samym nie mają prawa do odszkodowania.

3. Treść przepisów krajowych mogących mieć zastosowanie w sprawie.

Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny (Dziennik Ustaw z 2023 roku pozycja 1610, tekst jednolity):

Artykuł 6:

Ciężar udowodnienia faktu spoczywa na osobie, która z faktu tego wywodzi skutki prawne.

Ustawa z dnia 17 listopada 1964 r. Kodeks postępowania cywilnego (Dziennik Ustaw z 2023 roku pozycja 1550, tekst jednolity):

Artykuł 231:

Sąd może uznać za ustalone fakty mające istotne znaczenie dla rozstrzygnięcia sprawy, jeżeli wniosek taki można wyprowadzić z innych ustalonych faktów (domniemanie faktyczne).

4. Przepisy prawa Unii Europejskiej będące przedmiotem pytań prejudycjalnych.

Rozporządzenie (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, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 2019, numer 119, pozycja 202/1):

Motywy 1 i 5 rozporządzenia nr 261/2004:

- (1) „Działanie [Unii] w dziedzinie transportu lotniczego powinno mieć na celu, między innymi, zapewnienie wysokiego poziomu ochrony pasażerów. Ponadto powinno się w pełni zwracać uwagę na ogólne wymogi ochrony konsumentów”.
- (5) „Ponieważ różnica pomiędzy regularnymi i nieregularnymi usługami transportu lotniczego zmniejsza się, ochrona ta powinna obejmować nie tylko pasażerów lotów regularnych, ale również pasażerów lotów nieregularnych, w tym także loty stanowiące część zorganizowanych wycieczek”.

Artykuł 2 litera g):

„Dla celów tego rozporządzenia »rezerwacja« oznacza fakt posiadania przez pasażera biletu lub innego dowodu potwierdzającego, że rezerwacja została przyjęta i zarejestrowana przez przewoźnika lotniczego lub organizatora wycieczek”.

Artykuł 3 ustęp 2 litera a):

„Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie pod warunkiem, że pasażerowie posiadają potwierdzoną rezerwację na dany lot oraz, z wyjątkiem przypadku odwołania, o którym mowa w art. 5, stawiają 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”.

Artykuł 3 ustęp 3:

„Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do pasażerów podróżujących bezpłatnie lub na podstawie taryfy zniżkowej, która nie jest bezpośrednio lub pośrednio dostępna powszechnie. Jednakże ma ono zastosowanie do pasażerów posiadających bilety wydane przez przewoźnika lotniczego lub operatora wycieczki w ramach programu lojalnościowego lub innego programu komercyjnego”.

4. Orzecznictwo Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej mające związek z przedmiotem pytań prejudycjalnych

1. Wyrok TS z 21.12.2021 r., C-146/20, [YYY]. PRZECIWKO [ZZZ]., ECLI:EU:C:2021:1038

Art. 3 ust. 2 lit. a rozporządzenia 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 pasażer posiada "potwierdzoną rezerwację" w rozumieniu tego przepisu, jeżeli organizator wycieczek przekazuje temu pasażerowi, z którym jest związany umową, "inny dowód" w rozumieniu art. 2 lit. g tego rozporządzenia, który zawiera przyrzeczenie przewozu tego pasażera określonym lotem, zidentyfikowanym poprzez wskazanie miejsca i czasu odlotu i przylotu oraz numeru lotu, nawet jeżeli ten organizator wycieczek nie otrzymał od danego przewoźnika lotniczego potwierdzenia czasu odlotu i przylotu dotyczących tego lotu.

1. Wyrok TS z 26.03.2020 r., C-215/18, [KKK] PRZECIWKO [LLL]., ECLI:EU:C:2020:235

Rozporządzenie nr 261/2004 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, należy interpretować w ten sposób, że pasażer opóźnionego o co najmniej trzy godziny lotu może wytoczyć powództwo o odszkodowanie na podstawie art. 6 i 7 tego rozporządzenia przeciwko obsługującemu lot przewoźnikowi lotniczemu, nawet jeśli ów pasażer i ów przewoźnik lotniczy nie zawarli umowy, a odnośny lot stanowi element imprezy turystycznej objętej zakresem stosowania dyrektywy 90/314 w sprawie zorganizowanych podróży, wakacji i wycieczek.

2. Postanowienie TSUE z 11.10.2021 r., C-686/20, [MMM] PRZECIWKO [NNN], Dz.U.U.E.C 2022, nr 24, poz. 9.

Art. 2 rozporządzenia nr 261/2004 definiuje w lit. f) pojęcie „biletu” jako „ważny dokument ustanawiający prawo do transportu lub coś równoważnego w formie niematerialnej, w tym elektroniczne, wydane lub autoryzowane przez przewoźnika lotniczego lub jego upoważnionego agenta.” Z art. 2 lit. g) rozporządzenia nr 261/2004 wynika również, że posiadanie biletu przez pasażera lotniczego może stanowić dowód przyjęcia i zarejestrowania rezerwacji przez przewoźnika lotniczego. Wynika z tego, że pojęcie „biletu”, które jest pojęciem autonomicznym w prawie Unii, zostało w rozporządzeniu nr 261/2004 zdefiniowane szeroko i obejmuje każdy element materialny i niematerialny przyznający pasażerowi prawo do transportu. Dodać należy, że zawężająca wykładnia tego pojęcia skutkowałaby znaczącym ograniczeniem ochrony pasażerów na mocy rozporządzenia nr 261/2004 i w związku z tym byłaby sprzeczna z jego celem, o którym mowa w jego motywie 1, jakim jest zapewnienie wysoki poziom ochrony pasażerów (zob. analogicznie

wyrok z dnia 4 października 2012 r., Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604, pkt 23).

3. Postanowienie TS z 24.10.2019 r., C-756/18, [OOO] PRZECIWKO [PPP]., LEX nr 2734034:

Rozporządzenie nr 261/2004 ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, a w szczególności jego art. 3 ust. 2 lit. a, należy interpretować w ten sposób, że pasażerom lotu opóźnionego przy przylocie o co najmniej trzy godziny i posiadającym potwierdzoną rezerwację na ten lot nie można odmówić odszkodowania zgodnie z tym rozporządzeniem jedynie na tej podstawie, że w chwili wystąpienia o odszkodowanie nie udowodnili oni swojej obecności przy odprawie na ten lot, w szczególności przy pomocy karty pokładowej, chyba że zostanie wykazane, że pasażerowie ci nie zostali przewiezieni przy pomocy opóźnionego lotu, o którym mowa, co podlega weryfikacji przez sąd krajowy.

5. Związek sprawy z prawem Unii Europejskiej

Powodowie dochodzą przewidzianego art. 5 ust. 1 lit. c i art. 7 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004 odszkodowania za opóźniony lot. Ocena roszczenia powodów zależy od wykładni prawa Unii Europejskiej.

6. Wątpliwości prawne sądu krajowego i ich znaczenie dla rozstrzygnięcia zawisłej przed nim sprawy.

1. Sąd krajowy ma wątpliwości co do tego:

- a. czy w ustalonym stanie faktycznym przedłożenie przez pasażera karty pokładowej stanowi inny dowód potwierdzający, że

rezerwacja została przyjęta i zarejestrowana przez przewoźnika lotniczego lub organizatora wycieczek,

- b. czy przesłanką legitymacji czynnej pasażera jest wykazanie przez niego, że podróżował odpłatnie i nie na podstawie taryfy zniżkowej,
 - c. czy sporny lot, który został opłacony przez organizatora wycieczki (brak dowodów, że powodowie osobiście uiścili opłatę i w jakiej wysokości) miał charakter bezpłatny albo wynikający z taryfy zniżkowej niedostępnej powszechnie w rozumieniu rozporządzenia nr 261/2004,
2. Sąd zapoznał się z wyrokiem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z 21 grudnia 2021 r., C-146/20 (ECLI:EU:C:2021:1038). Mimo że wyrok dotyczył zbliżonych zagadnień, to jednak nie ma w nim odpowiedzi na wątpliwości sądu dotyczące tego, czy prawo unijne dopuszcza w przedstawionej przez sąd sytuacji przedstawienie innego dowodu na okoliczność posiadania przez pasażera potwierdzonej rezerwacji na dany lot, w sytuacji gdy wskazana karta pokładowa nie zawiera wszystkich elementów, o których mowa we wskazanym orzeczeniu, jak chociażby czasu przylotu spornego lotu.
 3. Z brzmienia art. 3 ust. 2 lit. a) rozporządzenia nr 261/2004 wynika, że rozporządzenie to stosuje się tylko wtedy, gdy z jednej strony pasażerowie dysponują potwierdzoną rezerwacją na dany lot, a z drugiej strony stawiają się na odprawę w terminach określonych w tym przepisie.
 4. Z okoliczności sprawy wynika, że pasażerowie otrzymali karty pokładowe, stawili się w terminie na odprawie pasażerów i uczestniczyli w rzeczonym locie, co zostało przyznane przez

przewoźnika, jednakże nie przedstawili dokumentu w postaci potwierdzonej rezerwacji lotu.

5. Przewoźnik stoi na stanowisku o konieczności wąskiego intepretowania przesłanek z rozporządzenia nr 261/2004 i wskazuje, że w świetle orzecznictwa Trybunału (wyrok C-756/18), o ile można domniemywać stawienie się pasażera do odprawy na podstawie tego, że dysponuje on potwierdzoną rezerwacją na dany lot, o tyle nie można jednak domniemywać posiadania przez pasażera potwierdzonej rezerwacji na lot na podstawie tego, że stawił się na lot (czego dowodzi karta pokładowa). Stanowisko to, o ile odrzucane w orzecznictwie tut. sądu, jest jednak podzielane przez niektóre składu sądu odwoławczego.
6. Sąd pragnie jednak zauważyć, że karta pokładowa jest wydawana pasażerowi posiadającemu potwierdzoną rezerwację na dany lot (a nie dowolnej osobie) i po przeprowadzeniu odprawy, a w przypadku dokonywania odprawy online niezbędne jest podanie albo numeru biletu albo numeru rezerwacji, dlatego zdaniem sądu krajowego wydaje się, że karta pokładowa stanowi również inny dowód potwierdzający, że rezerwacja została przyjęta i zarejestrowana przez przewoźnika lotniczego lub organizatora wycieczek. Nie sposób bowiem w inny racjonalny sposób (pomijając anormalne i trudne do wyobrażenia sytuacje, które jak się wydaje powinien jednak wykazać przewoźnik a nie pasażer) wyjaśnić, skąd dany pasażer miałby kartę pokładową, jeśliby nie dysponował rezerwacją. O wiele bardziej możliwe jest, że pasażer posiadający rezerwację nie stawiłby się na lot, a jednak w tej sytuacji Trybunał dopuścił domniemanie stawienia się do odprawy z faktu posiadania rezerwacji.

7. Ponadto, z faktu braku wykazania przez pasażera posiadania potwierdzonej rezerwacji na lot pozwana (a za nią niektóre składy sądów odwoławczych) wywodzi brak możliwości zweryfikowania, czy przelot został przez pasażera opłacony, wskazując, że Rozporządzenia nr 261/2004 nie stosuje się do pasażerów podróżujących bezpłatnie lub na podstawie taryfy zniżkowej, która nie jest bezpośrednio lub pośrednio dostępna powszechnie (art. 3 ust. 3 Rozporządzenia).
8. Niemniej jednak wydaje się, że to na pozwanej, która z twierdzenia o nieodpłatności przewozu wywodzi korzystne dla siebie skutki prawne, spoczywałby ciężar ewentualnego wykazania tego faktu, natomiast pasażerowie zobligowani są do wykazania, że dysponowali „potwierdzoną rezerwacją”, a bynajmniej nie „opłaconą” i potwierdzoną rezerwacją, jak sugeruje pozwana (a stanowisko to podzielają niektóre składy sądu odwoławczego).
9. Należy też zauważyć, że w przypadku zorganizowanych wycieczek, to organizator wycieczek jest związany umową przewozu z przewoźnikiem lotniczym i to ten podmiot płaci za lot. Pasażerowie natomiast płacą za wycieczkę, a nie za lot. Tym samym jeśli wycieczka, która została opłacona (niezależnie czy bezpośrednio przez pasażerów, czy przez inny podmiot na rzecz pasażerów) obejmuje lot (za który organizator wycieczki zapłacił przewoźnikowi), to nie zachodzi przypadek „pasażerów podróżujących bezpłatnie”.
10. Sąd krajowy ma też wątpliwość co do rozumienia pojęcia „podróżowania na podstawie taryfy zniżkowej, która nie jest bezpośrednio lub pośrednio dostępna powszechnie” z art. 3 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004, mianowicie czy chodzi o zniżkę

zaoferowaną pasażerowi przez przewoźnika (do takiego stanowiska sąd się skłania), czy też przepis ten dotyczy również takiej sytuacji, w której przewoźnik pobiera rynkowe wynagrodzenie od organizatora wycieczek, ten jednak albo jeszcze inny podmiot zapewnia pasażerom preferencyjne warunki udziału w imprezie turystycznej. To drugie stanowisko wydaje się sprzeczne z celem rozporządzenia i trudne w praktyce do stosowania z uwagi na brak kryteriów, co uznać za preferencyjne warunki udziału w imprezie turystycznej.

11. Sąd krajowy stoi na stanowisku, że wykładania zaproponowana przez przewoźnika i niektóre składu sądu odwoławczego jest niezgodna z celem oraz treścią Rozporządzenia WE 261/2004, który w motywie 5 wyraźnie wskazuje, że ochroną są objęci również pasażerowie lotów nieregularnych, w tym także lotów stanowiących część zorganizowanych wycieczek, którzy mają ograniczone możliwości wykazania opłacenia przelotu przez podmiot trzeci.
12. W analizowanym stanie faktycznym konieczne zatem jest
13. Odpowiedzi Trybunału na pytania sądu i wyjaśnienie wskazanych wątpliwości pozwoli na ustalenie, czy pozwany przewoźnik ponosi odpowiedzialność odszkodowawczą za opóźnienie spornego lotu, a w konsekwencji przesądzi o zasadności powództwa.