

Sygn. akt I C 283/23

Uzasadnienie wyroku z 30 czerwca 2023 r.

W pozwie z 14 lutego 2023 r. powód AirHelp Germany GmbH z siedzibą w B. żądał zasądzenia od pozwanego (...) Company z siedzibą w (...) Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością Oddziału w Polsce z siedzibą w W. kwoty 250 EUR wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od 30 listopada 2022 r. do dnia zapłaty. Powód żądał ponadto zasądzenia na jego rzecz kosztów procesu według norm przepisanych.

W odpowiedzi na pozew pozwany żądał oddalenia powództwa oraz zasądzenia kosztów procesu według norm przepisanych.

Za podstawę wyroku Sąd Rejonowy przyjął następujące ustalenia i wnioski:

Na podstawie art. 5 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, uchylającego rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (Dz.U.UE.L.2004.46.1) w przypadku odwołania lotu, pasażerowie, których to odwołanie dotyczy mają prawo do odszkodowania od obsługującego przewoźnika lotniczego, zgodnie z art. 7 tego rozporządzenia, 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.

Według art. 5 ust. 3 tego 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 myśl art. 5 ust. 4 tego rozporządzenia ciężar dowodu tego czy i kiedy pasażerowie zostali poinformowani o odwołaniu lotu spoczywa na obsługującym przewoźniku lotniczym.

Na podstawie art. 6 ust. 1 tego rozporządzenia jeżeli obsługujący przewoźnik lotniczy ma uzasadnione powody, by przewidywać, że lot będzie opóźniony w stosunku do planowego startu:

- a) o dwie lub więcej godzin w przypadku lotów do 1.500 kilometrów; lub
 - b) o trzy lub więcej godzin w przypadku wszystkich lotów wewnątrzspółnotowych dłuższych niż 1.500 kilometrów i wszystkich innych lotów o długości pomiędzy 1.500 a 3.500 kilometrów; lub
 - c) o cztery lub więcej godzin w przypadku wszystkich innych lotów niż loty określone w lit. a) lub b),
- pasażerowie otrzymują od obsługującego przewoźnika lotniczego:
- i) pomoc określoną w art. 9 ust. 1 lit. a) i art. 9 ust. 2 tego rozporządzenia; oraz
 - ii) gdy oczekiwany w sposób uzasadniony czas odlotu nastąpi co najmniej dzień po terminie poprzednio zapowiedzianego odlotu, pomoc określoną w art. 9 ust. 1 lit. b) i c) tego rozporządzenia; oraz

(...) gdy opóźnienie wynosi co najmniej pięć godzin, pomoc określoną w art. 8 ust. 1 lit. a) tego rozporządzenia.

Na podstawie art. 7 ust. 1 tego 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 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.

Według art. 7 ust. 2 tego rozporządzenia 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 wewnątrzspółnotowych 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 ust. 1 o 50 %.

W myśl art. 7 ust. 3 tego rozporządzenia odszkodowanie określone w ust. 1 jest wypłacane w gotówce, elektronicznym przelewem bankowym, przekazem bankowymi lub czekami bankowymi albo, za pisemną zgodą pasażera, w bonach podróży i/lub w formie innych usług.

Według art. 7 ust. 4 tego rozporządzenia odległości podane w ust. 1 i 2 mierzone są metodą trasy po ortodromie.

Na podstawie art. 8 ust. 1 tego rozporządzenia 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.

Według art. 8 ust. 2 tego rozporządzenia ustęp 1 lit. a) ma również zastosowanie do pasażerów, których lot stanowi część imprezy turystycznej, z wyjątkiem prawa do zwrotu należności, gdy to prawo wynika z dyrektywy 90/314/EWG.

W myśl art. 8 ust. 3 tego rozporządzenia jeżeli w przypadku gdy miasto lub region jest obsługiwane przez kilka lotnisk, obsługujący przewoźnik lotniczy oferuje pasażerowi lot na inne lotnisko niż to, do którego została zrobiona rezerwacja, obsługujący przewoźnik lotniczy ponosi koszt transportu pasażera z tego innego lotniska na lotnisko, do którego została zrobiona rezerwacja lub na inne pobliskie miejsce uzgodnione z pasażerem.

Na podstawie art. 9 ust. 1 tego rozporządzenia w przypadku odwołania do niniejszego artykułu, pasażerowie otrzymują bezpłatnie:

- a) posiłki oraz napoje w ilościach adekwatnych do czasu oczekiwania;
- b) zakwaterowanie w hotelu w przypadku:
 - gdy występuje konieczność pobytu przez jedną albo więcej nocy, lub
 - gdy zachodzi konieczność pobytu dłuższego niż planowany przez pasażera;
- c) transport pomiędzy lotniskiem a miejscem zakwaterowania (hotelem lub innym).

Według art. 9 ust. 2 tego rozporządzenia ponadto, pasażerom bezpłatnie przysługują dwie rozmowy telefoniczne, dwa dalekopisy, dwie przesyłki faksowe lub e-mailowe.

W myśl art. 9 ust. 3 tego rozporządzenia stosując niniejszy artykuł, obsługujący przewoźnik lotniczy powinien zwracać szczególną uwagę na potrzeby osób o ograniczonej możliwości poruszania się i wszelkich osób im towarzyszących, jak również na potrzeby dzieci podróżujących bez dorosłych opiekunów.

Według poglądu przyjętego za podstawę wyroku Trybunału Sprawiedliwości wydanego w dniu 19 listopada 2009 r. w sprawach połączonych C-402/07 i C-432/07, Christopher S., G. S., A. S. przeciwko (...) (C-402/07) oraz S. B., C. L. przeciwko A. France SA (C-432/07), (...) (...) - (...) - (...), www.eur-lex.europa.eu, LEX nr 529804, który to pogląd w sprawie niniejszej Sąd Rejonowy podziela, artykuły 5, 6 i 7 rozporządzenia nr 261/2004 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.

W okolicznościach sprawy niniejszej nie zasługiwało na uwzględnienie powództwo obejmujące żądanie zasądzenia na rzecz powoda od pozwanego (...) Company z siedzibą w (...) Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością Oddziału w Polsce z siedzibą w W. kwoty 250 EUR wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od 30 listopada 2022 r. do dnia zapłaty.

Poza sporem pozostawała okoliczność, że cedent P. C. (1) był pasażerem opóźnionego lotu wykonywanego 8 października 2022 r. z K. do G. przez przewoźnika (...) Company z siedzibą w (...) Spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością Oddział w Polsce z siedzibą w W., a ponadto, że z tej przyczyny cedent P. C. (2) poniósł stratę czasu wynoszącą co najmniej trzy godziny, bowiem przybył do G. co najmniej trzy godziny po pierwotnie przewidzianej przez przewoźnika lotniczego godzinie przylotu.

Cedenta P. C. (1) należało zatem traktować jak pasażera odwołanego lotu, stąd mógł on żądać od przewoźnika lotniczego odszkodowania przewidzianego w art. 7 rozporządzenia nr 261/2004. Skoro lot z K. do G. kwalifikował się

jako lot o długości do 1.500 kilometrów, to należne pasażerowi odszkodowanie według art. 7 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 261/2004 wynosić powinno 250,00 EUR.

Niemniej w sprawie niniejszej przewoźnik lotniczy (...) Company z siedzibą w (...) Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością Oddział w Polsce z siedzibą w W. udowodnił okoliczności, które w świetle przytoczonego wyżej przepisu art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 zwalniały go z obowiązku zapłaty odszkodowania.

Z pkt 14) preambuły tego rozporządzenia wynika, że przepis ten należy wyklądać w ten sposób, że odpowiedzialność przewoźnika lotniczego zostaje wyłączona w przypadku, gdy zdarzenie jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków, a okoliczności te mogą, w szczególności, zaistnieć w przypadku destabilizacji politycznej, warunków meteorologicznych uniemożliwiających dany lot, zagrożenia bezpieczeństwa, nieoczekiwanych wad mogących wpłynąć na bezpieczeństwo lotu oraz strajków mających wpływ na działalność przewoźnika.

Z kolei według pkt 15) preambuły tego rozporządzenia za nadzwyczajne okoliczności powinno się uważać 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 samolotu pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków przez zainteresowanego przewoźnika, by uniknąć tych opóźnień lub odwołań lotów.

Z wiarygodnych dowodów z dokumentów zgromadzonych w sprawie niniejszej jednoznacznie wynikało, że tego rodzaju okoliczność wyłączającą odpowiedzialność przewoźnika lotniczego stanowiły niekorzystne warunki meteorologiczne w postaci mgły oraz niskiej widoczności, poniżej limitów operacyjnych na lotnisku w K., które uniemożliwiały terminowy wylot samolotu obsługującego lot na trasie K. – G.. Powyższe w myśl art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 stanowiło przeszkodę do uwzględnienia powództwa w sprawie niniejszej.

Wiarygodności dowodów z dokumentów wskazujących na powyższą przyczynę wyłączającą odpowiedzialność pozwanego nie podważała jedynie ta okoliczność, że zostały one sporządzone przez osoby pełniące funkcje kontrolne lub obsługujące sporny lot, które były zawodowo powiązane z pozwanym. Nic bowiem nie wskazywało na to, aby z tego tylko powodu osoby te miały składać nieprawdziwe oświadczenia. Trudno ponadto wymagać od pozwanego, aby wykazywał zaistnienie powyższej przyczyny wyłączającej jego odpowiedzialność za pomocą innego rodzaju dowodów, skoro to właśnie te osoby mogły dysponować rzeczową wiedzą w tym zakresie.

Nietrafnie pełnomocnik powoda wywodził, że wyłącznie sposób organizacji lotu przez pozwanego 8 października 2022 r. stanowił przyczynę opóźnienia lotu na odcinku K.-G., skoro niekorzystne warunki meteorologiczne, na które powołuje się pozwany, wystąpiły na trasie K.-C., a nie na trasie K.-G..

Niewątpliwie niekorzystne warunki meteorologiczne uniemożliwiające terminowe wykonywanie lotów stanowią zdarzenia, którym przewoźnik w komunikacji powietrznej nie może przeciwdziałać i nad którymi nie może skutecznie zapanować.

Według poglądu przyjętego za podstawę wyroku Trybunału Sprawiedliwości wydanego w dniu 11 czerwca 2020 r. w sprawie LE przeciwko (...) SA, C-74/19, www.eur-lex.europa.eu, Dz.U.UE.C.2020/271/11, LEX nr 3012259, który to pogląd w sprawie niniejszej Sąd Rejonowy podziela, ani przytoczone wyżej pkt 14) i 15) preambuły rozporządzenia nr 261/2004, ani art. 5 ust. 3 tego rozporządzenia nie ograniczają przyznanego obsługującym przewoźnikom lotniczym uprawnienia do powoływania się na 'nadzwyczajną okoliczność' tylko do sytuacji, w której okoliczność ta miała wpływ na opóźniony lub odwołany lot, wyłączając tym samym sytuację, w której wspomniana okoliczność miała wpływ na lot uprzednio obsługiwany przez ten sam statek powietrzny. Ponadto wyważenie interesów pasażerów lotniczych i interesów przewoźników lotniczych, którym kierowano się, przyjmując rozporządzenie nr 261/2004 (wyroki Trybunału Sprawiedliwości: z dnia 19 listopada 2009 r., S. i in., C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716, pkt 67; a także z dnia 23 października 2012 r., N. i in., C-581/10 i C-629/10, EU:C:2012:657, pkt 39), wymaga uwzględnienia sposobu eksploatacji statków powietrznych przez przewoźników lotniczych, a w szczególności (...) że - przynajmniej w odniesieniu do niektórych rodzajów lotów - ten sam statek powietrzny może realizować kilka

następujących po sobie lotów w ramach tego samego dnia, co oznacza, że każda nadzwyczajna okoliczność mająca wpływ na wcześniejszy lot oddziałuje również na późniejszy lot, względnie późniejsze loty. Tym samym obsługujący przewoźnik lotniczy powinien mieć możliwość powołania się na 'nadzwyczajną okoliczność', która miała wpływ na poprzedni lot wykonywany przez niego za pośrednictwem tego samego statku powietrznego, w celu uzyskania zwolnienia z obowiązku wypłaty odszkodowania pasażerom w przypadku dużego opóźnienia lotu lub odwołania lotu. Niemniej jednak i z uwagi nie tylko na cel, o którym mowa w motywie 1 rozporządzenia nr 261/2004, polegający na zapewnieniu wysokiego poziomu ochrony pasażerów, lecz również na brzmienie art. 5 ust. 3 tego rozporządzenia, powołanie się na taką nadzwyczajną okoliczność zakłada istnienie bezpośredniego związku przyczynowego między wystąpieniem tej okoliczności, która miała wpływ na poprzedni lot, a opóźnieniem lub odwołaniem kolejnego lotu. (...) Art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 w związku z pkt 14 preambuły tego rozporządzenia należy [zatem] interpretować w ten sposób, że w celu uzyskania zwolnienia z obowiązku wypłaty odszkodowania pasażerom w przypadku dużego opóźnienia lub odwołania lotu obsługujący przewoźnik lotniczy może powołać się na 'nadzwyczajną okoliczność', która miała wpływ na poprzedni lot obsługiwany przez tego samego przewoźnika za pośrednictwem tego samego statku powietrznego, pod warunkiem że istnieje bezpośredni związek przyczynowy między wystąpieniem owej okoliczności a opóźnieniem, względnie odwołaniem kolejnego lotu.

Niekorzystne warunki meteorologiczne w postaci mgły oraz niskiej widoczności, poniżej limitów operacyjnych w strefie powietrznej lotniska w K. oraz brak odpowiedniego zezwolenia E. na wcześniejszy wylot, nastąpiły podczas lotu na trasie K.-C., poprzedzającego zaplanowany lot na trasie K.-G., który miał być wykonywany tym samym statkiem powietrznym. Bezpośredni związek przyczyn nie budził zatem jakichkolwiek wątpliwości.

W okolicznościach sprawy niniejszej trudno zaś wymagać od pozwanego, aby w krótkim okresie w powyższych warunkach mógł zorganizować odrębny lot na trasie K.-G..

Natomiast wymaganie od pozwanego, aby odpowiednio wcześniej na wypadek złych warunków pogodowych zapewnił dwa samoloty w K. w celu odbycia w tym dniu lotu na trasie K. – C. – K. – M. – K. - G. okazuje się nadmierne i nieusprawiedliwione.

Racjonalność organizacji lotu przez pozwanego wątpliwości zatem również nie budziła.

Podstawę orzeczenia o kosztach procesu stanowiły art. 98 § 1 i 3 w zw. z art. 99 Kodeksu postępowania cywilnego, według których przegrywający sprawę powinien zwrócić przeciwnikowi koszty niezbędne do celowego dochodzenia praw i celowej obrony, w tym wynagrodzenie pełnomocnika będącego adwokatem lub radcą prawnym.

Wobec tego na rzecz pozwanego od powoda należało zasądzić kwotę 287,00 PLN celowych kosztów obrony obejmujących wynagrodzenie pełnomocnika w kwocie 270,00 PLN ustalonej na podstawie § 2 pkt 2 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych oraz uiszczoną opłatę skarbową od udzielonego pełnomocnictwa w kwocie 17,00 PLN.

W sprawie niniejszej brak było podstaw do zasądzenia od strony przegrywającej tylko części kosztów albo nieobciążania jej w ogóle kosztami na podstawie art. 102 Kodeksu postępowania cywilnego ze względu na wypadek szczególnie uzasadniony.

Przed wszczęciem postępowania sądowego w sprawie niniejszej pozwany odpowiedział bowiem na reklamację powoda, wskazując na niekorzystne warunki meteorologiczne na lotnisku w K., usprawiedliwiające opóźnienie. Wnosząc pozew w sprawie niniejszej powód powinien był więc liczyć się z niezasadnością objętego nim żądania.

Z tych względów Sąd Rejonowy orzekł jak w sentencji.

Sędzia Robert Belczacki

ZARZĄDZENIE

(...).

Sędzia Robert Belczącki