

UZASADNIENIE

wyroku z dnia 26 kwietnia 2016 roku

Pozwem z dnia 15 października 2015 r. (data prezentaty) powód A. N. domagał się zasądzenia na swoją rzecz od pozwanego A. (...) & Co. (...) spółka komandytowa z siedzibą w B. kwoty 250 Euro wraz z odsetkami ustawowymi liczonymi od dnia 5 października 2015 r. do dnia zapłaty oraz kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

W uzasadnieniu żądania pozwu powód wskazał, iż w dniu 6 lipca 2015 r. podróżował liniami lotniczymi pozwanego z portu lotniczego w K. do portu lotniczego w B.. Zgodnie z planowanym czasem podróży, powód w dniu 6 lipca 2015 r. miał wylecieć z lotniska w K. o godzinie 6:30. W związku z odwołaniem lotu o nr (...) powodowi zmieniono bilet na lot wieczorny (...) o godzinie 19:20. Następnie na około 1 godzinę przed lotem wieczornym powód dowiedział się, iż lot ten również został odwołany. Dochodzona pozwem kwota stanowi odszkodowanie z tytułu odwołania lotu (...) z dnia 6 lipca 2015 r. o godz. 19.20.

Pozwany A. (...) & Co. (...) spółka komandytowa z siedzibą w B. domagał się oddalenia powództwa w całości oraz zasądzenia na swoją rzecz od powoda kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych. W uzasadnieniu pozwany wskazał, iż powód domaga się odszkodowania za odwołany lot z dnia 6 lipca 2015 r. o godz. 19.20 o nr (...), na który bilet otrzymał od pozwanego w zamian za bilet poranny, który miał się odbyć tego samego dnia o godz. 6.30 o nr (...) na tej samej trasie, a który to lot został uprzednio odwołany. Pozwany podniósł, że odszkodowanie przyznawane w oparciu o Rozporządzenie nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z 11 lutego 2004 r. nie dotyczy lotu odbywającego się w ramach „zmiany planu podróży” (ang. „re-routing”). Podróż odbywana w ramach zmiany planu podróży w związku z odwołaniem lotu nie odbywa się w ramach samodzielnej czy nowej umowy przewozu, lecz stanowi świadczenie pomocnicze, dodatkowe, zgodnie z art. 8 Rozporządzenia jest zatem „świadczeniem wtórnym” wobec pierwotnego, zaplanowanego na godz. 6.30 na dzień 6 lipca 2015 r. odwołanego lotu.

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

Powód A. N. posiadał zaplanowany na dzień 6 lipca 2015 r. lot z lotniska w K. do portu lotniczego w B. o numerze (...), realizowany przez pozwanego przewoźnika A. (...) & Co. (...) spółka komandytowa z siedzibą w B.. Czas odlotu samolotu przewidziany był na godzinę 6:30 (...). Z powodu odwołania wyżej wskazanego lotu pozwany zaoferował A. N. w ramach zmiany planu podróży bilet na lot w dniu 6 lipca 2015 r. o godz. 19.20 (...) o nr (...) w zamian za bilet poranny. Lot o nr (...) z dnia 6 lipca 2015 r. o godz. 19.20 również został odwołany (okoliczności bezsporne, przyznane przez strony).

Powód dochodził przed tut. Sądem odszkodowania za odwołanie lotu z dnia 6 lipca 2015 o nr (...) z godz. 6:30, a sprawa ta była prowadzona pod sygn. akt I C 4165/15. Pozwany uznał roszczenie powoda i uiścił na jego rzecz tytułem odszkodowania kwotę 258,52 Euro (okoliczność bezsporna, znana Sądowi z urzędu, potwierdzenie przelewu – k. 40).

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie wyżej wskazanych dokumentów oraz ich kserokopii złożonych do akt sprawy. Okoliczności stanu faktycznego jako przyznane przez stronę przeciwną, Sąd na podstawie art. 229 i 230 k.p.c. uznał za udowodnione, ponadto znajdują one 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.

Sąd Rejonowy zważył, co następuje:

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 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, iż 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 lotu jest (było) spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków.

Przepisy art. 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 tak jak pasażerów odwołanych lotów oraz, że mogą oni powoływać się na prawo do odszkodowania przewidziane w art. 7 tego Rozporządzenia, jeżeli z powodu w/w lotów poniosą stratę czasu wynoszącą co najmniej trzy godziny, tzn. 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 było (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 Christopher 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 w konsekwencji znajdują się w porównywalnych sytuacjach. Dlatego też 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 opóźnienia poniosą stratę czasu wynoszącą co najmniej trzy godziny. Takie rozwiązanie jest również zgodne z motywem piętnastym Rozporządzenia, skoro na podstawie w/w 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, iż 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.

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 – stawią 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 zatem wykazać, że posiada uprawnienie do wystąpienia z żądaniem odszkodowawczym, zgodnie z ogólnym rozkładem ciężaru 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 2002r. Prawo lotnicze (Dz.U. z 2013 r.1393 j.t.)). Jak zostało już zauważone, 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.

Zgodnie zaś z art. 8 Rozporządzenia prawo 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 jakiemukolwiek 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.

Art. 8 reguluje zatem dodatkowe prawa - poza odszkodowaniem – przysługujące pasażerom w przypadku opóźnienia lotu, do których należy m. in. prawo do transportu zastępczego odbywanego w ramach zmiany planu podróży.

Przechodząc do merytorycznego rozstrzygnięcia sporu w przedmiotowej sprawie, wskazać należy, iż istota zagadnienia, które rzutuje wprost na rozstrzygnięcie, sprowadza się do odpowiedzi na pytanie, czy powodowi przysługuje odszkodowanie w oparciu o Rozporządzenie nr 261/2004 za odwołanie zastępczego lotu, zaferowanego przez pozwanego w ramach zmiany planu podróży w związku z odwołaniem lotu o nr (...) z godz. 6:30.

Poszukując odpowiedzi na powyższe pytanie, należy po pierwsze zauważyć, iż wyłączeniu ze stosowania przepisów Rozporządzenia podlegają pasażerowie podróżujący bezpłatnie. Zgodnie bowiem z treścią art. 3 ust. 3 Rozporządzenia nr 261/2004 niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do pasażerów podróżujących bezpłatnie lub na podstawie taryfy zniżkowej, która nie jest bezpośrednio lub pośrednio dostępna powszechnie. Tymczasem poza sporem w niniejszej sprawie pozostawało, że powód nie zakupił biletu na odwołany lot o nr (...) z dnia 6 lipca 2015 r. z godz. 19.20, a otrzymał go od pozwanego bezpłatnie w ramach zmiany planu podróży. Skoro zatem transport zastępczy

organizowany w zamian za odwołany lot odbywa się bezpłatnie, w dodatku może zostać zapewniony również innymi środkami transportu, uznać należy, że pasażerowie podróżujący bezpłatnie w ramach zmiany planu podróży podlegają na podstawie art. 3 ust. 3 wyłączeniu ze stosowania przepisów rozporządzenia. Już z tego względu roszczenie powoda zasługiwało na oddalenie.

Przeciwnie wnioski prowadziłyby do sytuacji, w której pasażerowie w ramach jednego rejsu lotniczego mogliby uzyskać wielokrotne odszkodowanie. Rację należy przyznać pozwanemu wskazującemu, iż taka interpretacja z pewnością wychodzi poza brzmienie, jak i cel ochronny Rozporządzenia, prowadząc przy tym do dyskryminacji przewoźników lotniczych, którzy oferują lotniczy transport zastępczy i dokonują starań w tym zakresie. Po drugie, Rozporządzenie WE nr 261/2004 wprowadza rozróżnienie pomiędzy erminami "lot" (art. 5 i 7 rozporządzenia) i "zmiana planu podróży" (art. 8 rozporządzenia). Dlatego zaproponowany przez pozwanego w dniu 6 lipca 2015 r., transport zastępczy nie jest "lotem" w rozumieniu rozporządzenia, a jedynie dodatkowym prawem pasażera w przypadku odwołania lotu, stanowiącym świadczenie wtórne wobec pierwotnego, pomocnicze. Brak jest bowiem podstaw do uznania, że art. 7 rozporządzenia WE 261/2004 ma zastosowanie do odwołania zastępczego transferu, a to chociażby ze względu na brak nowej, samodzielnej umowy przewozu lub nowego numeru rezerwacji.

Na marginesie można zaznaczyć, iż powyższe stanowisko spotyka się z uznaniem w orzecznictwie sądów niemieckich (por. wyrok Sądu Rejonowego w C. z 11.12.2015 r., sygn. akt 206 C 344/15, wyrok Sądu Rejonowego w D., sygn. akt 24 C 8824/10).

Powód otrzymał już odszkodowanie za odwołanie lotu nr (...) o godz. 6:30 w sprawie o sygn. akt. I C 4165/15, co w niewątpliwym przekonaniu Sądu wyczerpuje wszelkie roszczenia powoda względem pozwanego przewoźnika lotniczego w związku z realizowanym przez niego rejssem lotniczym z K. do B. w dniu 6 lipca 2015 r.

Kierując się przedstawioną argumentacją i przywołanymi regulacjami prawnymi, Sąd uznał, że jedynie słusznym i sprawiedliwym rozstrzygnięciem przedmiotowej sprawy jest oddalenie powództwa A. N. w całości, o czym orzeczono w pkt. I sentencji wyroku.

O kosztach procesu orzeczono w punkcie II sentencji w oparciu o art. 98 § 1 i § 3 k.p.c. w zw. z art. 99 k.p.c. Powód, będący stroną przegrywającą sprawę, obowiązany jest zwrócić pozwanemu koszty postępowania w kwocie łącznej 333 zł., na którą składają się: opłata skarbową od udzielonego pełnomocnictwa w wysokości 17 zł., wynagrodzenie pełnomocnika procesowego w wysokości 180 zł. ustalone stosownie do § 6 pkt 2 w zw. z § 2 ust. 1 i 2 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 28 września 2002 roku w sprawie opłat za czynności radców prawnych oraz ponoszenia przez Skarb Państwa kosztów nieopłaconej pomocy prawnej udzielonej przez radcę prawnego ustanowionego z urzędu (Dz. U. z 2013, poz. 490 z późniejszymi zmianami) oraz kwota 136 zł. tytułem zwrotu kosztów podróży pełnomocnika pozwanego z W. do W..

ZARZĄDZENIE

Odpis wyroku z dnia 26 kwietnia 2016r. wraz z uzasadnieniem doręczyć pełnomocnikom obydwu stron postępowania.

K.. 14 dni

W., dnia 17 maja 2016r.