

## UZASADNIENIE

### *wyroku z dnia 3 lutego 2021 roku*

Pozwem z dnia 14 lutego 2019 r. (data stempla pocztowego) J. C. oraz E. C. wnieśli o zasądzenie na swoją rzecz od (...) spółki akcyjnej z siedzibą w W. kwoty po 250 euro wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie liczonymi od dnia 29 lipca 2018 r. do dnia zapłaty oraz kosztami procesu, w tym kosztami zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

W uzasadnieniu pozwu powodowie wskazali, iż kupili bilet, a następnie dnia 29 lipca 2018 r. mieli odbyć lot łączony ( (...) i LO 343) z K. do N., realizowany przez pozwanego przewoźnika. Na skutek nieprawidłowego wykonania lotu nr (...) obsługiwanego przez pozwanego przewoźnika, powodowie dotarli na lotnisko docelowe z ponad 3-godzinnym opóźnieniem. W związku z tym powodowie domagają się zapłaty odszkodowania zgodnie z przepisami 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 (pozew, k. 3-6).

Strona pozwana (...) spółka akcyjna z siedzibą w W. w skutecznie wniesionym sprzeciwie od nakazu zapłaty wniosła o oddalenie powództwa w całości oraz zasądzenie na jej rzecz kosztów procesu według norm prawem przepisanych. Pozwany przewoźnik wskazał, że rejs z K. został odwołany, jednak powodowie otrzymali zmianę rezerwacji na rejsy liniami L. L. (...) i (...) z K. do M., a następnie z M. do N.. Zmiana na rejsy L. pozwalała powodom wylecieć nie więcej niż godzinę przed planowanym czasem odlotu i dotarcie do miejsca docelowego z opóźnieniem wynoszącym mniej niż dwie godziny. W konsekwencji strona pozwana jest zwolniona z obowiązku wypłaty odszkodowania (sprzeciw od nakazu zapłaty, k. 26-27).

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

E. C. i J. C. mieli zaplanowany na dzień 29 lipca 2018 r. lot łączony nr (...) i LO 343 na trasie z portu lotniczego w K. do portu lotniczego w N. z portem pośrednim w W., realizowany przez pozwanego przewoźnika (...) spółkę akcyjną z siedzibą w W.. Lot (...) miał rozpocząć się w K. o godzinie 14:55 czasu lokalnego, zaś przyłot do W. tego samego dnia o godzinie 15:45 czasu lokalnego. Natomiast wylot z W. miał nastąpić o godzinie 16:25 czasu lokalnego, a przyłot do N. o godzinie 19:00 czasu lokalnego.

(okoliczności bezsporne, dowody: karty pokładowe, k. 11-12).

Lot nr (...) został odwołany, o czym powodowie zostali poinformowani. Jednocześnie pozwany zaproponował powodom lot alternatywny na trasie K.-M.-N., realizowany przez innego przewoźnika - D. L. A. (loty (...) oraz (...)), z wylotem z K. przewidzianym na 29 lipca 2018 roku o godzinie 17:05 czasu lokalnego i przyłotem do N. tego samego dnia o godzinie 20:25 czasu lokalnego, tj. 1 godzinę i 25 minut później niż za pośrednictwem lotu LO 343.

(okoliczności bezsporne, dowód: wydruk raportu flightstats, k. 13-14; wydruk z systemu rezerwacyjnego k. 33).

E. C. oraz J. C. skorzystali z propozycji odbycia podróży lotem alternatywnym. Lot nr (...) z M. do N. uległ jednak opóźnieniu wynoszącemu 54 minuty i ostatecznie samolot wykonujący ten lot dotarł do miejsca docelowego o godzinie 21:19 czasu lokalnego.

(dowód: wydruk z systemu rezerwacyjnego k. 33; wydruk raportu flightstats, k. 43-46).

Powodowie wezwali pozwanego przewoźnika do zapłaty kwoty po 250 euro na rzecz każdego z nich w związku z nieprawidłowym wykonaniem umowy przewozu. Wezwanie to doręczone zostało (...) spółce akcyjnej w dniu 17 stycznia 2019 r. Żądana kwota nie została jednak zapłacona.

(okoliczności bezsporne, dowód: wezwanie do zapłaty wraz z potwierdzeniem nadania i odbioru, k. 15-17).

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie dokumentacji zgromadzonej na potrzeby niniejszego postępowania, w tym przedłożonego wydruku z systemu rezerwacyjnego pozwanego (art. 309 k.p.c.), którego wiarygodność nie została skutecznie zakwestionowana przez stronę powodową.

W tej mierze godzi się zauważyć, że w procedurze cywilnej nie zawarto zamkniętego katalogu środków dowodowych i dopuszczalne jest skorzystanie z każdego źródła informacji o faktach istotnych dla rozstrzygnięcia sprawy, jeśli tylko nie jest to sprzeczne z przepisami prawa, a art. 309 k.p.c. może mieć zastosowanie także do niepodpisanych wydruków komputerowych (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 5 listopada 2008 r., I CSK 138/08, LEX nr 548795 czy z dnia 9 września 2016 r., V CSK 13/16, LEX nr 2188804). Z treści art. 309 k.p.c. wynika, że możliwe jest przeprowadzenie dowodu także innymi środkami niż wymienione w kodeksie, o ile są one nośnikami informacji o faktach istotnych dla rozstrzygnięcia sprawy, a ich wykorzystanie nie pozostaje w sprzeczności z przepisami prawa. Moc dowodowa takiego wydruku podlega ocenie przez sąd zgodnie z regułami zawartymi w art. 233 § 1 k.p.c., tak jak każdego innego dowodu (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 13 grudnia 2013 r., III CSK 66/13, LEX nr 1463871). Przyjmuje się przy tym, że ramy swobodnej oceny dowodów muszą być zakreślone wymaganiami prawa procesowego, doświadczenia życiowego, regułami logicznego myślenia oraz pewnego poziomu świadomości prawnej, według których sąd w sposób bezstronny, racjonalny i wszechstronny rozważa materiał dowodowy jako całość, dokonuje wyboru określonych środków dowodowych i ważąc ich moc oraz wiarygodność odnosi je do pozostałego materiału dowodowego (zob. uzasadnienie wyroku Sądu Najwyższego z dnia 20 marca 1980 r., II URN 175/79, OSNC 1980, Nr 10, poz. 200; uzasadnienie wyroku Sądu Najwyższego z dnia 29 września 2000 r., V CKN 94/00, LEX nr 52589; uzasadnienie postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 16 maja 2002 r., IV CKN 1050/00, LEX nr 55499), i w taki to sposób tut. Sąd ocenił przedłożony wydruk z systemu rezerwacyjnego. Wydruk ten oceniono jako w pełni wiarygodny. W pierwszym rzędzie nie ulega bowiem wątpliwości, że przewoźnicy mogą dostarczyć jako dowód wewnętrzne dokumenty i wydruki z systemów, którymi posługują się w prowadzonej działalności, dotyczących, np. incydentów, czy też związanych z rezerwacją danego pasażera. Po drugie, strona powodowa nie wskazała żadnych konkretnych nieścisłości, które miałyby poddawać w wątpliwość prawdziwość i rzetelność informacji w tym wydruku zawartych, a jednocześnie brak było dowodów przeciwnych podważających taką ocenę. Nadto, zdaniem Sądu, dokument ten korelował ze stanowiskiem procesowym powodów, którzy nie twierdzili, iż na skutek odwołania lotu nr (...) nie dotarli na miejsce docelowe, lecz podnosili, że dotarli na lotnisko docelowe z ponad 3-godzinnym opóźnieniem. Jednocześnie, kwestionując fakt zaproponowania im przez pozwanego lotu alternatywnego, nie wskazali, jakim innym lotem niż podany przez pozwanego mieliby dotrzeć na lotnisko docelowe.

W ocenie Sądu, mając na uwadze powyższe, brak było zatem podstaw do kwestionowania wiarygodności złożonego wydruku i w związku z tym Sąd wziął pod uwagę informacje w tym wydruku zawarte przy ustalaniu stanu faktycznego istotnego z punktu widzenia zasadności powództwa. Tym samym też należało przyjąć, że okoliczności związane z zaproponowaniem powodom i skorzystaniem z lotu alternatywnego zostały wykazane zgodnie z twierdzeniami pozwanego.

### ***Sąd Rejonowy zważył co następuje:***

Powództwo nie zasługiwało na uwzględnienie.

Powodowie domagali się zasądzenia od (...) spółki akcyjnej z siedzibą w W. kwoty po 250 euro, wskazując w pozwie, iż na skutek nieprawidłowego wykonania lotu (...) obsługiwanego przez pozwanego przewoźnika, dotarli na lotnisko docelowe z ponad 3-godzinnym opóźnieniem.

Podstawę prawną roszczeń powodów stanowiły zaś unormowania 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).

Zgodnie z art. 5 ust. 1 powołanego rozporządzenia w przypadku odwołania lotu, pasażerowie, których to odwołanie dotyczy:

a) otrzymują pomoc od obsługującego przewoźnika lotniczego, zgodnie z art. 8;

b) otrzymują pomoc od obsługującego przewoźnika lotniczego, zgodnie z art. 9 ust. 1 lit. a) i art. 9 ust. 2, jak również, w przypadku zmiany trasy, gdy racjonalnie spodziewany czas startu nowego lotu ma nastąpić co najmniej jeden dzień po planowym starcie odwołanego lotu, pomoc określoną w art. 9 ust. 1 lit. b) i c);

c) 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.

Jak stanowi zaś art. 7 ust. 1 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. Przy określeniu odległości, podstawą jest ostatni cel lotu, do którego przybycie pasażera nastąpi po czasie planowanego przylotu na skutek opóźnienia spowodowanego odmową przyjęcia na pokład lub odwołaniem lotu.

Na gruncie przytoczonych wyżej przepisów, przewoźnik lotniczy może uniknąć odpowiedzialności za odwołanie lotu, gdy stosownie do ppkt ii oraz ppkt iii części wspólnej art. 5 ust. 1 rozporządzenia 261/2004 poinformuje pasażera o odwołaniu jego lotu w terminie krótszym niż dwa tygodnie, ale zarazem zaoferuje mu zmianę planu podróży w terminie nieznacznie odbiegającym od terminu, w którym miał być zrealizowany lot, którym miał podróżować ten pasażer. Przy tym zaoferowana podróż może trwać dłużej niż planowana, jednakże w przypadku, gdy **rozkładowy** czas trwania zaoferowanej pasażerowi alternatywnej podróży jest dłuższy od odwołanego lotu o co najmniej trzy godziny, to pasażerowi takiemu należy się odszkodowanie, o którym mowa w art. 7 rozporządzenia 261/2004 (zob. wyrok (...) z 23.10.2012 r., C-581/10 i C-629/10 E. Nelson v. Deutsche L. AG oraz (...) Queen v. Civil A. A., EU:C:2012:657, pkt 31). Podobnie w postanowieniu z dnia 27 czerwca 2018 r., w sprawie C-130/18 flightright GmbH v. (...), Trybunał Sprawiedliwości wskazał, że pasażer który został poinformowany o odwołaniu lotu w okresie krótszym niż siedem dni przed planowym czasem odlotu, ma prawo do odszkodowania przewidzianego w tym przepisie, jedynie w przypadku gdy zmiana planu podróży zaproponowana przez przewoźnika umożliwi mu dotarcie do miejsca docelowego w czasie powyżej dwóch godzin po planowanym czasie przylotu odwołanego lotu, nawet w sytuacji, gdy nie poniósł straty czasu w dotarciu do miejsca docelowego wynoszącej co najmniej trzy godziny.

Na tym tle przyjąć zatem należy, że sam fakt zaoferowania pasażerom możliwości odbycia podróży, której planowy czas rozpoczęcia lub planowy czas zakończenia jedynie nieznacznie odbiega od godzin, w jakich miał być wykonany odwołany lot, wyłącza obowiązek odszkodowawczy przewoźnika (zob. wyrok WSA w Warszawie z 5.11.2015 r., (...) SA/Wa 467/15, L.; a także wyrok WSA w Warszawie z 4.7.2018 r., (...) SA/Wa (...), L.).

W rozpoznawanej sprawie poza sporem pozostawał zaś fakt odwołania lotu nr (...), na który bilety posiadali powodowie. Jak już wcześniej wskazano, wykazany został także fakt zaproponowania powodom przez pozwanego przewoźnika i zaakceptowania przez powodów alternatywnego połączenia z rozkładową godziną lądowania na lotnisku docelowym w N. przewidzianą na 20:25 czasu lokalnego, a więc 1 godzinę i 25 minut po planowanej godzinie czasu

przyłotu rejsu LO 343. Poza sporem również pozostaje, że alternatywny lot łączony obsługiwany był przez innego przewoźnika.

W tym też kontekście należy zaznaczyć, że w przypadku, gdy przewoźnik lotniczy zaoferował pasażerom zmianę planu podróży, której czas rozpoczęcia i czas zakończenia jedynie nieznacznie odbiega od godzin wykonania skarżonego lotu, a przyjęty na podstawie art. 8 ust. 1 lit. b rozporządzenia 261/2004 lot alternatywny zostanie odwołany lub jego przyłot zostanie opóźniony albo dojdzie do odmowy przyjęcia pasażera, który przyjął ofertę zmiany planu podróży, na pokład samolotu obsługującego ten lot alternatywny, zdarzenie to, dotyczące nowego lotu, należy traktować jako zdarzenie odrębne, które rodzi nowe prawa w zakresie pomocy, opieki oraz zryczałtowanego odszkodowania (zob. pkt 4.4.11 Wytucznych interpretacyjnych do Rozporządzenia nr 261/2004). Zasada ta dotyczy zwłaszcza przypadku, w którym przewoźnik zaoferował usługi osoby trzeciej, tj. innego przewoźnika, gdyż przewoźnik lotniczy nie może odpowiadać za opóźnienie lub odwołanie rejsu innego przewoźnika. Opóźnienie lotu obsługiwanego przez innego, konkurencyjnego przewoźnika stanowi bowiem okoliczność, która pozostaje poza zakresem skutecznej kontroli przewoźnika lotniczego, ponieważ przedsięwzięcie to nie ma bezpośredniego wpływu na jakość świadczonych usług przez konkurencyjnego przewoźnika (zob. wyrok WSA w Warszawie z 5.11.2015 r., (...) SA/Wa 467/15, L.; por. także wyrok Trybunału Sprawiedliwości z 12.03.2020 r. w sprawie C-832/18).

Podsumowując, w sytuacji w której pozwany przewoźnik, odwołując lot nr (...), zaoferował pasażerom możliwość odbycia podróży alternatywnym lotem, który rozkładowo powinien dotrzeć do miejsca docelowego najwyżej dwie godziny po planowym czasie przyłotu, co w niniejszej sprawie nastąpiło, bowiem zaoferowana powodom zmiana planu podróży umożliwiła im wylot nie więcej niż godzinę przed planowanym czasem odlotu i dotarcie do ich miejsca docelowego najwyżej dwie godziny po planowanym czasie przyłotu, wyłączony został obowiązek odszkodowawczy strony pozwanej, w szczególności że przewóz miała wykonać osoba trzecia, w niniejszej sprawie przewoźnik – D. L. A.. W takim przypadku strona pozwana przestała być obsługującym przewoźnikiem rejsu alternatywnego w rozumieniu przepisów ww. Rozporządzenia i nie może odpowiadać za opóźnienie rejsu innego przewoźnika. Nieprawidłowości w wykonaniu tego rejsu mogą skutkować odpowiedzialnością odszkodowawczą właśnie tego innego przewoźnika, a nie strony pozwanej.

Mając na uwadze powyższe powództwo podlegało oddaleniu w całości, o czym orzeczono w pkt. 1 sentencji wyroku.

O kosztach procesu Sąd orzekł w pkt. 2 sentencji wyroku, na podstawie art. 98 § 1 i 3 k.p.c. w związku z art. 105 § 1 k.p.c. Powodowie przegrali proces w całości, a zatem winni zwrócić pozwanemu poniesione przez niego koszty procesu, na które złożyły się: wynagrodzenie profesjonalnego pełnomocnika procesowego będącego adwokatem w wysokości 270 zł (ustalanej na podstawie § 2 pkt 2 Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności adwokackie) oraz opłata skarbową od pełnomocnictwa w kwocie 17 zł. Jednocześnie, mając na uwadze, że wyrażona w art. 105 § 1 k.p.c. zasada ma zastosowanie w przypadku przegrywających współuczestników, niezależnie od tego, czy występują oni po stronie pozwanej, czy powodowej, należało zasądzić na rzecz pozwanego od każdego z powodów kwotę po 143,50 zł.

sędzia Rafał Sawicki

**Zarządzenie:** Odpis wyroku wraz z uzasadnieniem proszę doręczyć pełnomocnikowi powodów.

W., dnia 14 maja 2021 r. sędzia Rafał Sawicki