

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Poznań, dnia 3 marca 2023 r.

Sąd Okręgowy w Poznaniu Wydział II Cywilny Odwoławczy

w składzie:

Przewodniczący: sędzia Sądu Okręgowego Małgorzata Wiśniewska

na posiedzeniu niejawnym w dniu 3 marca 2023 r.

po rozpoznaniu na rozprawie w dniu 16 listopada 2022 r. w Poznaniu

sprawy z powództwa (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W.

przeciwko (...) Spółce Akcyjnej z siedzibą w I.(Stany Zjednoczone Ameryki)

o zapłatę

na skutek apelacji pozwanej

od wyroku Sądu Rejonowego Poznań – Grunwald i Jeżyce w Poznaniu

z dnia 27 kwietnia 2022 r.

sygn. akt IX C 193/21

I. zmienia zaskarżony wyrok w ten sposób, że:

a) **w punkcie 1. oddala powództwo,**

b) **w punkcie 2. zasądza od powódki na rzecz pozwanej kwotę 900 zł z tytułu zwrotu kosztów procesu wraz z odsetkami w wysokości odsetek ustawowych za opóźnienie w spełnieniu świadczenia pieniężnego za czas od dnia uprawomocnienia się orzeczenia do dnia zapłaty ;**

II. zasądza od powódki na rzecz pozwanej kwotę 650 zł z tytułu zwrotu kosztów postępowania apelacyjnego wraz z odsetkami w wysokości odsetek ustawowych za opóźnienie w spełnieniu świadczenia pieniężnego za czas po upływie tygodnia od dnia doręczenia stronie powodowej orzeczenia do dnia zapłaty .

Małgorzata Wiśniewska

UZASADNIENIE

Pozwem z dnia 30 czerwca 2020 r. (złożonym 27 lipca 2020 r.) powód – (...) S.A. z siedzibą w W. wniósł o zasądzenie na swoją rzecz od pozwanego – (...) Spółka Akcyjna z siedzibą w I. (Stany Zjednoczone) kwoty 600 euro wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie liczonymi od dnia 19 lipca 2020 r. do dnia zapłaty, a także o zasądzenie na swoją rzecz od pozwanego zwrotu kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego i opłaty skarbowej od pełnomocnictwa według norm przepisanych.

Wyrokiem z dnia 27 kwietnia 2022 r., sygnatura akt IX C 193/21 Sąd Rejonowy Poznań – Grunwald i Jeżyce w Poznaniu zasądził od pozwanego na rzecz powoda kwotę 600 euro wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie liczonymi od 19 lipca 2020 r. do dnia zapłaty (punkt 1.) oraz orzekł o kosztach proces, zasądzając od pozwanego na

rzecz powoda kwotę 1.100 zł i nakazując ściągnięcie od pozwanego na rzecz Skarbu Państwa kwotę 1.263,08 zł z tytułu nieuiszczonych kosztów sądowych (punkt 2.).

Sąd Rejonowy ustalił, że małoletni M. S., działając przez przedstawiciela ustawowego, zawarł z (...)z siedzibą w I.(Stany Zjednoczone) umowę przewozu, na podstawie której w dniu 2 lipca 2019 r. miał podróżować drogą powietrzną na trasie G. – N. z przesiadką we F.. Podróż została zaplanowana w ten sposób, że najpierw miał zostać wykonany lot nr I z G. do F., a następnie lot nr II z F. do N.. Oba loty były wykonywane przez D. (...), która poszczególnym odcinkom na trasie G. – N. nadała następujące numery lotów: (...) – G. L. A. – F. I. A. oraz (...)– F. I. A. – N. J. I. A.. Pozwana spółka nadała ww. lotom numery wewnętrzne: (...) oraz (...) (odpowiednio). Lot na trasie G. – F. został odwołany. Odległość między G. a N. liczona metodą trasy po ortodromie wynosi ponad 3.500 km. Podróżny nabył bilet na przedmiotowy lot w ramach tzw. umowy code-share związanej pomiędzy pozwaną spółką a przewoźnikiem D. (...). W dniu 30 sierpnia 2019 r. M. S. działający przez przedstawiciela ustawowego zawarł z (...) S.A. z siedzibą w W. umowę przelewu wierzytelności z tytułu odwołanego w dniu 2 lipca 2019 r. lotu nr (...).

Sąd Rejonowy uwzględnił powództwo w całości, przyjmując za podstawę prawną roszczenia art. 5 ust. 1 pkt c Rozporządzenia 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 i nie uznając zarzutu strony pozwanej co do braku jej legitymacji procesowej biernej, opartego na wskazaniu, że żaden z lotów łączonych, składających się na przedmiotowy lot na trasie G. – N., nie był przez nią faktycznie obsługiwany, wobec czego strona pozwana nie miała statusu „obsługującego przewoźnika lotniczego” i jedynie pośredniczyła w sprzedaży biletów. Sąd orzekający wskazał, że z załączonego do pozwu potwierdzenia rezerwacji wynika, że umowa przewozu została zawarta pomiędzy poprzednikiem prawnym powoda a pozwanym, wobec czego brak podstaw, by uznać, że pozwana nie posiada w niniejszej sprawie legitymacji biernej. Taką ocenę Sąd I instancji uznał za zgodną z intencją Rozporządzenia nr 261/2004 oraz z treścią wyroku TSUE z 4 lipca 2018 r. w sprawie C- 532/17. W ocenie Sądu Rejonowego, strona pozwana była przewoźnikiem w rozumieniu ww. normy, która przewiduje odpowiedzialność odszkodowawczą zarówno przewoźnika faktycznie wykonującego lot, jak i przewoźnika, którego dotyczy zawarta umowa z pasażerem. Odpowiedzialność ponosi przewoźnik obsługujący, tj. zgodnie z art. 2 lit b) Rozporządzenia 261/2004 przewoźnik lotniczy wykonujący lub zamierzający wykonać lot zgodnie z umową zawartą z pasażerem lub działający w imieniu innej osoby prawnej, fizycznej, mającej umowę z tym pasażerem. Sąd orzekający odwołał się także do celu Rozporządzenia nr 261/04, którym jest podniesienie poziomu ochrony pasażerów lotniczych przez naprawienie szkód przez nich poniesionych w ramach transportu lotniczego. W ocenie Sądu, byłoby sprzeczne z duchem Rozporządzenia, gdyby pasażer, który zawiera umowę z linią lotniczą, w razie opóźnienia lotu lub jego odwołania miał poszukiwać podmiotu odpowiedzialnego za opóźnienie lub odwołanie wśród innych przewoźników, którzy w danym wypadku obsługiwali dany rejs na zlecenie linii będącej stroną umowy (np. wyrok Sądu Okręgowego w Warszawie z dnia 7 lutego 2020 r., sygn. XXVII Ca 1468/19, LEX nr 2954804 oraz TSUE w postanowieniu z dnia 12 listopada 2020 r. w sprawie C-367/20, podobnie wyrok TSUE z dnia 11 lipca 2019 r. w sprawie C-502/18).

Apelację od wyroku wniosła strona pozwana.

Zaskarżyła wyrok w całości.

Zarzuciła Sądowi I instancji:

- naruszenie przepisów prawa materialnego, tj.:

(1) art. 774 k.c. przez jego niewłaściwe zastosowanie i przyjęcie, że umowa przewozu dotycząca podróży poprzednika prawnego powoda (z G. do N.) w dniu 2 lipca 2019 r., składająca się z dwóch lotów wykonanych przez linie lotnicze L. została zawarta przez poprzednika prawnego powoda z pozwaną (działającą – zdaniem Sądu – we własnym imieniu i na własny rachunek), podczas gdy pozwana jedynie pośredniczyła w sprzedaży biletów na połączenia lotnicze obsługiwane przez innego przewoźnika lotniczego (tu: L.), co jednoznacznie wynika z treści dokumentów podróży poprzednika prawnego powoda,

(2) art. 5 ust. 1 lit. c), art. 2 lit. b), art. 3 ust. 5 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 (...) („Rozporządzenie”) poprzez ich niewłaściwe zastosowanie i przyjęcie, że to pozwana była przewoźnikiem obsługującym co do podróży poprzednika prawnego powoda z G. do N. w dniu 2 lipca 2019 r., podczas gdy pozwana nie wykonała faktycznie żadnego lotu w dniu 2 lipca 2019 r., objętego rezerwacją poprzednika prawnego powoda, loty objęte rezerwacją miały zostać wykonane przez linie lotnicze L., co oznacza, że pozwana nie była przewoźnikiem obsługującym te koty i nie jest legitymowana biernie w zakresie roszczeń objętych pozwem;

- naruszenie przepisów postępowania, które miało wpływ na treść wyroku, tj.:

(3) art. 233 § 1 k.p.c. oraz art. 228 § 1 i 2 k.p.c. przez przekroczenie granic swobodnej oceny dowodów, wyrażające się w braku logicznej i zgodnej z zasadami doświadczenia życiowego oceny materiału dowodowego, co znalazło wyraz w błędnym przyjęciu, że w przypadku sprzedaży biletów przez przewoźnika lotniczego w systemie code share (faktycznie wykonywanego przez innego przewoźnika), przewoźnik sprzedający bilety jest zarazem przewoźnikiem obsługującym to połączenie (dokonuje przewozu we własnym imieniu i na własny rachunek), podczas gdy w przypadku lotów, na które bilety sprzedawane są w systemie code share, przewoźnikiem wykonującym faktycznie przewóz we własnym imieniu i na własny rachunek jest jedynie przewoźnik faktycznie wykonujący (lub zamierzający wykonać) te połączenia; przewoźnika, który sprzedał bilety na to połączenie działa jako pośrednik i nie ponosi odpowiedzialności za ewentualne zakłócenia w podróży w świetle przepisów Rozporządzenia.

Apelująca wniosła o zmianę wyroku w punkcie 1. przez oddalenie powództwa w całości oraz w punkcie 2. przez zasądzenie od powoda na rzecz pozwanej zwrotu kosztów procesu i obciążenie powoda nieuiszczonymi kosztami sądowymi, a także o zasądzenie od powoda na rzecz pozwanej zwrotu kosztów postępowania apelacyjnego według norm przepisanych.

Powód wniósł o oddalenie apelacji i zasądzenie od apelującej na rzecz powoda zwrotu kosztów postępowania odwoławczego według norm przepisanych.

Sąd Okręgowy zważył, co następuje:

Apelacja okazała się zasadna.

Zważywszy, że sprawa podlegała rozpoznaniu w postępowaniu uproszczonym (art. 505¹ § 1 k.p.c.), ocena Sądu odwoławczego ograniczona była do zarzutów podniesionych w apelacji (art. 505⁹ § 1¹ i § 2 k.p.c.), a wobec tego, że Sąd drugiej instancji nie przeprowadził postępowania dowodowego, uzasadnienie wyroku będzie zawierać jedynie wyjaśnienie podstawy prawnej wyroku z przytoczeniem przepisów prawa (art. 505¹³ § 2 k.p.c.).

Apelująca podniosła wprawdzie zarzut naruszenia przepisu postępowania, tj. art. 233 § 1 k.p.c., ale rozwinięcie tego zarzutu wskazuje, że w istocie nie odnosił się on do wskazanej normy postępowania, tylko do oceny prawnej statusu pozwanej jako przewoźnika obsługującego w rozumieniu przepisów 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 (...) („Rozporządzenie”). Nie wskazano bowiem w środku odwoławczym żadnych uchybień, które mogą zaistnieć na gruncie stosowania normy art. 233 § 1 k.p.c., która dotyczy oceny dowodów i której naruszenie polega na uchybieniu przy dokonywaniu oceny dowodów zasadom logiki lub doświadczenia życiowego (błąd dowolności) bądź na pominięciu części zebranego materiału dowodowego (błąd braku). W braku wskazania i udowodnienia w środku odwoławczym tego rodzaju naruszeń zarzut naruszenia normy art. 233 § 1 k.p.c. pozostaje gołosłowny i bezskuteczny, a ocena dowodów dokonana przez sąd orzekający musi się ostać, choćby możliwa była ocena odmienna. Takich naruszeń apelująca nie wykazała, wobec czego zarzut uchybienia przez Sąd I instancji normie art. 233 § 1 k.p.c. był bezpodstawny, a problem statusu pozwanej na gruncie lotu, którego dotyczyło roszczenie strony powodowej, Sąd odwoławczy rozważył w ramach

oceny prawnej, przy uwzględnieniu stanu faktycznego ustalonego przez Sąd I instancji i niezakwestionowanego w apelacji. Kontrola instancyjna sprowadzała się zatem do oceny prawidłowości rozstrzygnięcia Sądu Rejonowego pod względem materialnoprawnym, z uwzględnieniem podstawy faktycznej wynikającej z ustaleń Sądu I instancji, którą Sąd odwoławczy przyjął za własną (art. 382 k.p.c.) i zarzutów apelacyjnych.

Trafnie Sąd Rejonowy przyjął, że podstawę prawną dochodzonego przez powoda roszczenia stanowił art. 5 ust. 1 lit. c) Rozporządzenia 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. Zgodnie z tą normą, w przypadku odwołania lotu, pasażerowie, których to odwołanie dotyczy mają prawo do odszkodowania od obsługującego przewoźnika lotniczego, zgodnie z art. 7, chyba że zostali o tym odpowiednio wcześniej poinformowani.

Przepis art. 2 lit. b) Rozporządzenia zawiera definicję pojęcia „obsługujący przewoźnik” użytego w art. 5 ust. 1 lit. c) Rozporządzenia, według której „obsługujący przewoźnik” oznacza przewoźnika lotniczego wykonującego lub zamierzającego wykonać lot zgodnie z umową zawartą z pasażerem lub działającego w imieniu innej osoby, prawnej lub fizycznej, mającej umowę z tym pasażerem. W wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej (dalej: TSUE) z 4 lipca 2018 r., C-532/17 (W.W. i in. przeciwko (...) Ltd., pkt 18 i 20) wskazano, że definicja „obsługującego przewoźnika” w rozumieniu art. 2 lit. b) Rozporządzenia nr 261/2004 ustanawia dwie kumulatywne przesłanki uznania przewoźnika lotniczego za „obsługującego przewoźnika lotniczego”, a mianowicie: (1) wykonanie danego lotu oraz (2) istnienie umowy zawartej z pasażerem.

Za obsługującego przewoźnika lotniczego należy na gruncie Rozporządzenia uznać przewoźnika, który w ramach swojej działalności w zakresie transportu pasażerskiego podejmuje decyzję o przeprowadzeniu konkretnego lotu, włącznie z ustaleniem jego trasy, a tym samym o stworzeniu dla zainteresowanych oferty przewozu lotniczego. Podjęcie tego rodzaju decyzji oznacza, że przewoźnik ponosi odpowiedzialność za wykonanie danego lotu. Pasażer może przy tym kupić bilet od jednego przewoźnika lotniczego, ale podróżować z innym przewoźnikiem. Odpowiedzialnym za dany lot, zgodnie z Rozporządzeniem, jest przewoźnik obsługujący dany lot, a nie przewoźnik sprzedający bilet na ten lot. Okoliczność, że przewoźnik lotniczy, sprzedając bilet na dany lot, wykonywany przez innego przewoźnika, nadaje temu lotowi także numer w swoich urządzeniach ewidencyjnych (jak w rozpoznawanej sprawie), nie oznacza, że tylko z tej przyczyny staje się przewoźnikiem obsługującym dany lot. Istotna jest bowiem nie sprzedaż biletu, ale podjęcie i realizowanie przez przewoźnika decyzji o wprowadzeniu lotu na określonej trasie. Taka wykładnia jest przyjmowana w orzecznictwie sądów powszechnych (zob. np. wyrok Sądu Okręgowego w Warszawie z 30 grudnia 2020 r. sygn. V Ca 1920/20, wyrok Sądu Rejonowego dla Warszawy-Woli w Warszawie z 22 kwietnia 2022 r. sygn. II C 356/21) i ten kierunek wykładni uznaje za własny Sąd odwoławczy w składzie orzekającym.

Z ustaleń Sądu I instancji wynika, że obsługującym przewoźnikiem lotniczym w przypadku lotu, który stanowił podstawę dochodzonego roszczenia, były linie lotnicze L., które faktycznie wykonywały (zamierzały wykonać) lot, na który poprzednik prawny strony powodowej kupił bilet, i to na obu etapach tego lotu (G. L. A. – F. I. A. oraz F. I. A. – N. J. I. A.). Informacja o przewoźniku wykonującym lot zawarta została na potwierdzeniu rezerwacji (zob. potwierdzenie rezerwacji dołączone do pozwu, k. 11 akt), w którym zawarta została informacja o treści: „operated by: L.” w odniesieniu do obu etapów lotu wyszczególnionych w potwierdzeniu rezerwacji.

Nie ma żadnych przesłanek, by na gruncie zebranego w sprawie materiału status przewoźnika obsługującego lot łączony na trasie G. – N. w dniu 2 lipca 2019 r., objęty ww. rezerwacją, przypisać stronie pozwanej. To, że pozwana sprzedała bilet na ten lot, nie jest wystarczające. Sąd Rejonowy przyjął, że status przewoźnika obsługującego ww. lot strona pozwana ma z tej przyczyny, że „umowa przewozu została zawarta pomiędzy poprzednikiem prawnym powoda a pozwanym”, jednocześnie ustalając, że „podróżny nabył bilet na przedmiotowy lot w ramach tzw. umowy code-share zawiązanej pomiędzy pozwaną spółką a przewoźnikiem D. (...)”, a przy tym odwołując się do intencji Rozporządzenia nr 261/2004 oraz do wyroku TSUE z 4 lipca 2018 r. w sprawie C- 532/17.

Po pierwsze, z zebranego w sprawie materiału wynika wyłącznie, że poprzednik prawny strony powodowej nabył bilet na przedmiotowy lot od strony pozwanej; podstawą do takiego ustalenia była treść potwierdzenia rezerwacji i stanowisko strony pozwanej, która nie kwestionowała, że taki bilet sprzedała. Na gruncie stanowiska strony pozwanej uprawnione było także stwierdzenie, że pomiędzy pozwaną a D. (...) istniała umowa tzw. code-share; pozwana przyznała istnienie takiej umowy. Natomiast przyjęcie przez Sąd Rejonowy, że pomiędzy poprzednikiem prawnym strony powodowej a pozwanym została zawarta umowa przewozu (mające charakter kwalifikacji prawnej, a nie ustaleń faktycznych) nie ma dostatecznych podstaw w zebranych materiale dowodowym. Takie twierdzenie sformułował w treści pozwu powód, jednak nie ma ono uzasadnionych podstaw. Jedynym dowodem, do którego strona powodowa odwoływała się w tym względzie, było potwierdzenie rezerwacji, przy czym strona pozwana konsekwentnie zaprzeczała, jakoby zawarła taką umowę z poprzednikiem prawnym powoda i wskazywała, że jedynie sprzedała bilet na przedmiotowy lot, działając w imieniu i na rzecz przewoźnika realizującego lot (organizującego i wykonującego lot). Doszło więc do nabycia biletu przewoźnika realizującego lot przy udziale pozwanej, współpracującej z tym przewoźnikiem. Pozwana wskazywała, że działała jako tzw. przewoźnik marketingowy, działający w ramach tzw. code-share, który jedynie umożliwił pasażerowi skorzystanie z lotu realizowanego przez innego przewoźnika (D. (...)), wykonującego loty na terenie Europy, przekazując bilety i wskazując w potwierdzeniu rezerwacji dane przewoźnika obsługującego lot, na który został sprzedany bilet („operated by”). Nie można odmówić racji temu stanowisku i nie można uznać, że została zawarta umowa przewozu lotniczego pomiędzy stroną pozwaną i poprzednikiem prawnym powoda, a w szczególności, że przez sam fakt sprzedaży (przekazania) biletu na przedmiotowy lot strona pozwana zyskała status przewoźnika lotniczego obsługującego ten lot w rozumieniu przepisów Rozporządzenia.

Na gruncie art. 2 lit. b) Rozporządzenia, do którego odwoływał się także Sąd I instancji, przewoźnikiem obsługującym jest przewoźnik lotniczy wykonujący lot lub zamierzający wykonać lot zgodnie z umową zawartą z pasażerem lub działający w imieniu innej osoby prawnej lub fizycznej, mającej umowę z tym pasażerem. Z orzecnictwa TSUE, do którego odwoływał się Sąd Rejonowy, jasno wynika, że muszą być kumulatywnie spełnione obie przesłanki wskazane w art. 2 lit. b) Rozporządzenia, by przewoźnik lotniczy został uznany za przewoźnika obsługującego lot. Obsługującym przewoźnikiem jest ten, który podejmuje decyzję o przeprowadzeniu konkretnego lotu, ustala jego trasę oraz przygotowuje ofertę przewozu lotniczego, a w konsekwencji ponosi wynikającą z Rozporządzenia odpowiedzialność za wykonanie lotu. Pasażer może więc kupić bilet na lot od jednego przewoźnika lotniczego, ale podróżować z innym przewoźnikiem, przy czym przewoźnikiem obsługującym będzie ten, który odpowiada definicji z art. 2 lit. b) Rozporządzenia. Status taki może mieć – przy uwzględnieniu tej definicji – zarówno przewoźnik umowny, to jest ten, który pozostaje z pasażerem w bezpośrednim stosunku umownym, wykonując lot zgodnie z umową, jak i ten, który przewóz faktycznie wykonuje, działając na podstawie upoważnienia udzielonego przez podmiot mający umowę z pasażerem, to jest przewoźnik faktyczny. Jak trafnie wyjaśnił Sąd Najwyższy w postanowieniu z 21 sierpnia 2014 r., III CZP 44/14, na gruncie art. 3 ust. 5 Rozporządzenia, odpowiedzialność ponosić może każdy obsługujący przewoźnik, to jest przewoźnik świadczący usługi transportowe, także taki, który wprawdzie nie jest związany umową z pasażerem, ale wykonuje zobowiązania wynikające z rozporządzenia; uważa się bowiem, że robi to w imieniu osoby związanej umową z pasażerem, co oznacza, że reżim odpowiedzialności cywilnej przewoźnika lotniczego wychodzi poza ramy odpowiedzialności kontraktowej. Chybione jest natomiast stanowisko, że status przewoźnika obsługującego może mieć podmiot, który faktycznie nie wykonywał lotu ani nie zamierzał go wykonać zgodnie z umową z pasażerem.

W wyroku z 4 lipca 2018 r., C-532/17, TSUE wyjaśnił, że przewoźnikiem obsługującym jest ten, który w ramach swojej działalności w zakresie transportu pasażerskiego podejmuje decyzję o przeprowadzeniu konkretnego lotu, włącznie z ustaleniem jego trasy, w tym o stworzeniu dla zainteresowanych oferty przewozu lotniczego. Jak trafnie podniesiono w apelacji, podjęcie decyzji o przeprowadzeniu konkretnego lotu można przypisać tylko jednemu przewoźnikowi: temu, który pierwotnie wprowadził go do siatki połączeń, zapewnił samolot do jego wykonania, załogę do obsłużenia oraz uzyskał wszelkie niezbędne zgody na przewóz, w tym lotniskowe. To, że pozwana sprzedawała bilety na połączenie lotnicze będące w siatce połączeń L i organizowane przez tego przewoźnika, nie nadaje jej cechy przewoźnika obsługującego dany lot. Takie działania sprzedażowe może podejmować w odniesieniu do konkretnego lotu jednocześnie wiele linii lotniczych, jednak nie czyni to z nich przewoźników obsługujących lot. Powód nie wykazał,

że działania strony pozwanej wykraczały poza działania czysto sprzedażowe (code-share). Podejmując takie działanie, strona pozwana nie podejmowała powtórnie decyzji o przeprowadzeniu lotu, na który został sprzedany bilet, nie ustalała jego trasy ani podejmowała żadnych innych działań ze sfery organizacji i wykonania lotu. Sprzedaż biletu na dane połączenie lotnicze, powiązana z oznaczeniem dokumentu sprzedaży własnym logo (bądź innym oznaczeniem, jak np. odrębny numer lotu) nie oznacza, że dany podmiot podjął decyzję o przeprowadzeniu danego lotu i że jest przewoźnikiem obsługującym w rozumieniu przepisów Rozporządzenia. Nie można natomiast przyjąć, przy uwzględnieniu zebranego materiału, że to strona pozwana organizowała lot, na który sprzedawała bilet poprzednikowi prawnemu powoda, a następnie jedynie zleciła wykonanie lotu innemu przewoźnikowi; nie ma bowiem żadnych informacji wskazujących na to, że to strona pozwana ubiegała się o przydział czasów na start i lądowanie, uzyskała wymagane zezwolenia, że była odpowiedzialna za służby naziemne, w tym przyjmowanie osób podróżujących, dobre samopoczucie pasażerów, obsługę ładunków, bezpieczeństwo w odniesieniu do pasażerów i bagażu, organizację świadczeń na pokładzie itp., a nawet, że sprzedawała loty na swój rachunek (tej ostatniej okoliczności pozwana konsekwentnie zaprzeczała, a nie wynika ona z potwierdzenia rezerwacji). Gdyby takie okoliczności istniały, to ocena roszczenia powoda przedstawiałaby się zgoła odmiennie. Z potwierdzenia rezerwacji wynika natomiast jednoznacznie, że rezerwacja została wprawdzie dokonana przez pozwaną, ale lot był obsługiwany („operatde by”) przez L.

Na gruncie art. 5 ust. 1 lit. c) Rozporządzenia, który Sąd I instancji trafnie uznał za podstawę prawną dochodzonego przez powoda roszczenia, zobowiązany do wypłaty zryczałtowanego odszkodowania jest przewoźnik lotniczy obsługujący dany lot, według definicji zawartej w Rozporządzeniu (art. 2 lit. b) Rozporządzenia), a nie jakikolwiek przewoźnik lotniczy (art. 2 lit. a) Rozporządzenia). Definicje zawarte w art. 2 lit. b) oraz w art. 2 lit. a) Rozporządzenia różnią się istotnie, a status przewoźnika obsługującego, co zostało wyjaśnione w wyżej przywołanym orzeczeniu TSUE z 4 lipca 2018 r. w sprawie C-532/17, ma wyłącznie przewoźnik lotniczy spełniający kumulatywne przesłanki wskazane w art. 2 lit. b) Rozporządzenia. Na gruncie tych przesłanek nie budzi wątpliwości to, że status przewoźnika obsługującego ma podmiot wykonujący lot – czy to działający na podstawie umowy wiążącej go z pasażerem czy to działający w imieniu innej osoby prawnej lub fizycznej, mającej umowę z pasażerem. Kwestia wykonania (zorganizowania, obsługi) danego lotu jest zatem kluczowa i jest przesłanką bezwzględnie konieczną dla uruchomienia odpowiedzialności na gruncie Rozporządzenia.

Nieuprawnione było powołanie się przez Sąd I instancji dla uzasadnienia zajętego stanowiska na wyrok TSUE z 4 lipca 2018 r. w sprawie C-532-17. Trybunał przyjął bowiem w tym wyroku, że pojęcie „obsługującego przewoźnika lotniczego” w rozumieniu 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, a w szczególności jego art. 2 lit. b), należy interpretować w ten sposób, że nie obejmuje ono przewoźnika lotniczego, takiego jak w postępowaniu głównym, który wydierżawia innemu przewoźnikowi lotniczemu, samolot wraz załogą w ramach umowy załogowej dzierżawy samolotu ("wet lease"), ale nie ponosi odpowiedzialności operacyjnej za loty również wówczas, gdy potwierdzenie rezerwacji miejsca w samolocie wydane pasażerom wskazuje, że lot jest wykonywany przez tego pierwszego przewoźnika.

Rozważana przez TSUE sytuacja nie odpowiada zatem sytuacji ocenianej w rozpoznawanej sprawie. Nadto, także z przytoczonej tezy wynika, że odpowiedzialność na gruncie Rozporządzenia ponosi przewoźnik lotniczy ponoszący odpowiedzialność operacyjną za lot, niezależnie od tego, jaki przewoźnik został wskazany w potwierdzeniu rezerwacji miejsca w samolocie wydanym pasażerowi. W świetle stanowiska TSUE wyrażonego w tym orzeczeniu, konieczne dla odpowiedzialności pozwanej byłoby zatem ustalenie okoliczności pozwalających na przypisanie jej odpowiedzialności operacyjnej za lot, a takich w postępowaniu nie wykazano. W motywie 7. Rozporządzenia wskazano jasno, że „aby zapewnić efektywność stosowania niniejszego rozporządzenia, zobowiązania z niego wynikające powinny dotyczyć przewoźników lotniczych, którzy wykonują lub zamierzają wykonywać loty, bez względu na to [, czy] samoloty są ich własnością, czy też są przedmiotem dzierżawy bezzałogowej (dry lease) lub załogowej (wet lease) lub na jakiegokolwiek innej podstawie.” Trybunał wskazał, że nawet w regularnym przewozie lotniczym występują praktyki branżowe, takie jak dzierżawa załogowa lub umowa o dzieleniu oznakowania linii przez przewoźników lotniczych („code sharing“), w

przypadku których, jeżeli rezerwacji dokonuje się bez użycia KSR, przewoźnik lotniczy, który sprzedał lot pod własną nazwą, faktycznie go nie wykonuje. Jest to więc stanowisko zbieżne ze stanowiskiem prezentowanym przez stronę powodową w kwestii wykonywania przedmiotowego lotu w ramach porozumienia code-share.

Wbrew stanowisku Sądu orzekającego, nie można uznać, że stanowisko strony pozwanej narusza cel Rozporządzenia. Jak wskazał Trybunał w cytowanym wyroku, zgodnie z zasadą wyrażoną w motywie 7. Rozporządzenia, w celu zapewnienia efektywności jego stosowania zobowiązania z niego wynikające powinny dotyczyć obsługujących przewoźników lotniczych, bez względu na to, czy samoloty są ich własnością czy też są przedmiotem umowy dzierżawy załogowej. W sytuacji, gdy w potwierdzeniu rezerwacji jako przewoźnik wykonujący lot została wyraźnie wskazana D. (...), nie było żadnych trudności w ustaleniu przewoźnika obsługującego lot i dochodzenia roszczeń gwarantowanych przez Rozporządzenie od tego przewoźnika, a więc pasażer nie był zmuszony do poszukiwania przewoźnika obsługującego lot i nie doznawał żadnych trudności przy realizacji swoich praw. Powódka nie wykazała natomiast, że to pozwana była organizatorem lotu, który tylko posłużył się innym przewoźnikiem, tj. L. w celu realizacji umowy zawartej z pasażerem (nie ma podstaw do ustalenia, że to pozwana „wykonała lot” w znaczeniu wskazanym przez Sąd Rejonowy, tj. podjęła decyzję o jego przeprowadzeniu), co czyniło skierowane roszczenia przeciwko pozwanej bezpodstawnym. Trafnie apelująca wskazała, że na gruncie Rozporządzenia możliwość żądania odszkodowania przez pasażera nie jest uzależniona od zawarcia umowy z przewoźnikiem lotniczym, bowiem Rozporządzenie ma zastosowanie do każdego obsługującego przewoźnika lotniczego, to jest do przewoźnika, który, nawet nie będąc związany umową z pasażerem, wykonuje zobowiązania wynikające z Rozporządzenia. Takie uregulowanie przyjęte zostało w celu ułatwienia pasażerom dochodzenia roszczeń. Również z wyroku TSUE z 12 listopada 2020 r, C-367/20 wynika, że zobowiązaniem do wypłaty odszkodowania na gruncie Rozporządzenia jest przewoźnik obsługujący dany lot – choćby ta obsługa ograniczona była tylko do jednego fragmentu lotu łączonego, co w rozpoznawanej sprawie nie zachodzi.

Dla przyjęcia odpowiedzialności pozwanej na gruncie Rozporządzenia konieczne było stwierdzenie istnienia po stronie pozwanej kumulatywnych przesłanek określonych w art. 2 lit. b, a takich brak. Nie jest istotne, na gruncie Rozporządzenia, czy obsługujący lot przewoźnik lotniczy zawarł umowę o przewóz z danym pasażerem. Trafnie wskazano w apelacji, że można np. kupić bilet na stronie holenderskich linii lotniczych (...) na lot W. – A., który będzie obsługiwany (w znaczeniu przyjętym w Rozporządzeniu) przez francuskiego przewoźnika lotniczego (...) na zasadach code share. Taka sytuacja zaistniała w rozpoznawanej sprawie, w której bilet na lot został zakupiony u pozwanej, ale lot został wykonany (był obsługiwany) przez innego przewoźnika, o czym poprzednik prawny powoda został wyraźnie poinformowany już w potwierdzeniu rezerwacji. Również Komisja Europejska w zawiadomieniu – wytycznych interpretacyjnych dotyczących rozporządzenia (WE) nr 261/2004 wskazuje, że zgodnie z art. 3 ust. 5 obsługujący przewoźnik lotniczy jest zawsze odpowiedzialny za zobowiązania wynikające z rozporządzenia; odpowiedzialny nie jest natomiast inny przewoźnik lotniczy, na przykład ten, który sprzedał bilet. Jak już zaznaczono, samo nadanie lotowi numeru w systemie informatycznym sprzedającego nie oznacza, że jest on przewoźnikiem obsługującym lot. Powód musiałby wykazać, że pozwanej można przypisać status przewoźnika obsługującego lot, na który został sprzedany bilet, wbrew informacji podanej w potwierdzeniu rezerwacji, że obsługującym lot przewoźnikiem jest D. (...), co nie nastąpiło. Zarówno na gruncie art. 744 k.c., jak i na gruncie Rozporządzenia nr 261/2004 pozwanej nie można zatem przypisać odpowiedzialności odszkodowawczej względem powódki (jej poprzednika prawnego) i zarzuty zawarte w punkcie (1) i (2) apelacji były zasadne, co prowadziło do zmiany wyroku przez oddalenie powództwa, na podstawie art. 386 § 1 k.p.c. (punkt I. lit. a) wyroku). Stosownie do wyniku sprawy zmianie podlegało także rozstrzygnięcie Sądu I instancji o kosztach procesu – punkt 2. wyroku (art. 98 § 1 k.p.c.); Sąd odwoławczy zasądził od strony powodowej na rzecz strony pozwanej kwotę 900 zł z tytułu zwrotu kosztów procesu wraz z należnymi odsetkami (punkt I. lit. b wyroku), określając wysokość kosztów zastępstwa procesowego strony pozwanej na podstawie § 2 pkt 3 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności adwokackie.

Rozstrzygnięcie o kosztach postępowania apelacyjnego (punkt II.) miało podstawę prawną w normie art. 98 § 1 k.p.c. Uwzględniając wynik tego postępowania i wniosek strony pozwanej, należało zasądzić od strony powodowej na rzecz apelującej kwotę 650 zł, obejmującą opłatę sądową od apelacji (200 zł) oraz wynagrodzenie

pełnomocnika procesowego w stawce minimalnej wynikającej z przepisów rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności adwokackie (450 zł).

Wyjaśnić należy, że Sąd odwoławczy nie objął swoim orzeczeniem (przez przeoczenie) kosztów sądowych wynikających z czynności tłumacza przysięgłego w toku postępowania, wobec czego niezbędne wydaje się uzupełniające orzeczenie Sądu I instancji w tym zakresie, na podstawie art. 108¹ k.p.c. Jeżeli bowiem sąd, kończąc postępowanie, nie orzeknie o obowiązku poniesienia kosztów sądowych lub orzeczeniem nie obejmie całej kwoty należnej z tego tytułu, to po zakończeniu sprawy sąd pierwszej instancji ma obowiązek wydać postanowienie uzupełniające (art. 108¹ k.p.c.), z zastosowaniem reguł określonych w art. 113 u.k.s.c. Przepisy procedury cywilnej dostrzegają możliwość uchybień sądu w zakresie poboru i kontroli uiszczania kosztów sądowych i umożliwiają obciążenie strony i ściągnięcie należności Skarbu Państwa z tego tytułu nawet po prawomocnym zakończeniu postępowania (art. 108¹ k.p.c.), zob. wyrok Sądu Najwyższego z 30 września 2010 r., I CSK 555/09.

Małgorzata Wiśniewska