

Sygn. akt **XXVII Ca 1468/19**

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 7 lutego 2020 r.

Sąd Okręgowy w Warszawie XXVII Wydział Cywilny Odwoławczy w składzie:

Przewodniczący:	Sędzia Joanna Staszewska
Protokolant:	sekr. sądowy Grażyna Dwórznik

po rozpoznaniu w dniu 7 lutego 2020 r. w Warszawie

na rozprawie

sprawy z powództwa (...) **Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. (poprzednio (...) S.A.)**

przeciwko (...) **AG z siedzibą w K.**

o zapłatę

na skutek apelacji powoda

od wyroku Sądu Rejonowego dla m. st. Warszawy w Warszawie

z dnia 6 grudnia 2018 r., sygn. akt II C 4287/18

- zmienia zaskarżony wyrok w punkcie pierwszym w ten sposób, że zasądza od (...) AG z siedzibą w K. na rzecz (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. kwotę 250 (dwieście pięćdziesiąt) euro z ustawowymi odsetkami od 24 marca 2018 roku do dnia zapłaty oraz w punkcie drugim w ten sposób, że zasądza od (...) AG z siedzibą w K. na rzecz (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. kwotę 237 (dwieście trzydzieści siedem) złotych tytułem zwrotu kosztów procesu;
- zasądza od (...) AG z siedzibą w K. na rzecz (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. kwotę 120 (sto dwadzieścia) złotych tytułem zwrotu kosztów zastępstwa prawnego w instancji odwoławczej.

Sygn. akt XXVII Ca 1468/19

UZASADNIENIE

Z uwagi na to, że niniejsza sprawa podlegała rozpoznaniu według przepisów o postępowaniu uproszczonym i Sąd odwoławczy nie przeprowadził postępowania dowodowego, stosownie do art. 505¹³ § 2 k.p.c. ograniczono uzasadnienie wyroku do wyjaśnienia jego podstawy prawnej z przytoczeniem przepisów prawa.

Sąd Okręgowy zważył, co następuje:

Sąd Rejonowy miał na uwadze cel, dla którego Rozporządzenie nr 261/04 wprowadzono w życie, ponieważ w uzasadnieniu wyroku znalazł się zapis, że w ocenie Sądu celem Rozporządzenia jest podniesienie poziomu ochrony pasażerów lotniczych przez naprawienie szkód przez nich poniesionych w ramach transportu lotniczego, nie wziął jednak celu tego pod uwagę przy interpretacji przepisów.

Lot był wykonany przy użyciu samolotu innej linii lotniczej, niż linia lotnicza pozwanej spółki. Niemniej jednak na tej podstawie nie można było opierać zarzutu braku legitymacji pozwanego.

W ocenie Sądu Okręgowego byłoby sprzeczne z duchem Rozporządzenia, gdyby pasażer, który zawiera umowę z linią lotniczą, w razie opóźnienia lotu miał poszukiwać podmiotu odpowiedzialnego za opóźnienie wśród innych przewoźników, którzy w danym wypadku obsługiwali dany rejs na zlecenie linii będącej stroną umowy.

Znajduje to potwierdzenie w orzecznictwie m. in. w przytoczonym w apelacji orzeczeniu Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 4 lipca 2018 roku, wydanego w sprawie C - 532/17. Z przywołanego orzeczenia wynika, że za obsługującego przewoźnika lotniczego należy 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.

Zgodnie z art. 2 lit. b) Rozporządzenia 261/2004 pojęcie „obsługującego przewoźnika lotniczego” należy rozumieć jako oznaczające „przewoźnika lotniczego wykonującego lub zamierzającego wykonać lot zgodnie z umową zawartą z pasażerem lub działającego w imieniu innej osoby, prawnej lub fizycznej, mającej umowę w tym pasażerem”.

Definicja ta ustanawia zatem dwie kumulatywne przesłanki uznania przewoźnika lotniczego za „obsługującego przewoźnika lotniczego”, a mianowicie z jednej strony wykonanie danego lotu, oraz, z drugiej strony, istnienie umowy zawartej z pasażerem.

W odniesieniu do pierwszej przesłanki wyróżnione jest pojęcie „lotu”, które stanowi jej główny element. Trybunał orzekł już, że pojęcie to należy interpretować jako „operację transportu lotniczego, stanowiąc tym samym w pewien sposób odcinek tego transportu, obsługiwany przez przewoźnika lotniczego, który wytycza swoją trasę”. Wynika z tego, że za obsługującego przewoźnika lotniczego należy 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 bowiem, że przewoźnik ten ponosi odpowiedzialność za wykonanie tego lotu, w tym między innymi za ewentualne odwołanie lub duże opóźnienia w przylocie. W świetle materiału tej sprawy nie ma wątpliwości, że jest to linia (...).

Mając powyższe na uwadze Sąd Okręgowy orzekł jak w sentencji postanowienia.

O kosztach postępowania w pierwszej, jak i drugiej instancji orzeczono zgodnie z ogólną zasadą odpowiedzialności za wynik sprawy określoną w art. 98 § 1 i 3 k.p.c. Koszty te postępowaniu pierwszoinstancyjnym obejmowały opłatę od pozwu (30 zł), opłatę skarbową od udzielonego pełnomocnictwa (17 zł) oraz wynagrodzenie pełnomocnika w wysokości jednokrotności stawki minimalnej wynikającej z § 2 pkt 3 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności adwokackie (180 zł). Zaś w postępowaniu apelacyjnym koszty te obejmowały wynagrodzenie pełnomocnika w wysokości przyjętej na podstawie § 10 ust. pkt 1 wzw. z § 2 pkt 3 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności adwokackie (120 zł).