

ODSZKODOWANIE

za opóźniony lot – nie zawsze należne

Prawo unijne umożliwia pasażerom ubieganie się o odszkodowanie za odwołany lub opóźniony lot. Jednak nie zawsze musi być ono wypłacone.

MARTA FOLTYN, PRZEMYSŁAW WIERZBICKI

Pasażerowie, których loty zostały odwołane lub znacznie opóźnione, coraz częściej kierują do przewoźników wnioski o wypłatę odszkodowania za opóźnienie/odwołanie lotu. Podstawą takiego żądania są postanowienia 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 lub dużego opóźnienia lotów. Zgodnie z przywołanym Rozporządzeniem pasażer może domagać się zapłaty przez przewoźnika odszkodowania w przypadku gdy pasażerowi odmówiono przyjęcia na pokład, lot został odwołany lub znacznie opóźniony (przylot do miejsca docelowego co najmniej 3 godziny po pierwotnie przewidzianej przez przewoźnika godzinie przylotu). Wysokość odszkodowania w takich przypadkach zależy od długości (trasy) lotu i waha się pomiędzy 250 a 600 euro.

POZEW O ODSZKODOWANIE CZY SKARGA DO ULC?

Praktyka pokazuje, iż pasażerowie, którzy domagają się zapłaty odszkodowania

za opóźnienie/odwołanie lotu, w pierwszej kolejności kontaktują się bezpośrednio z przewoźnikiem składając reklamację.

W sytuacji odmowy wypłaty odszkodowania przez przewoźnika, pasażer ma do wyboru dwie dalsze drogi postępowania – drogę cywilną polegającą na skierowaniu do sądu powszechnego pozwu przeciwko przewoźnikowi lotniczemu o zapłatę odszkodowania lub drogę administracyjną poprzez skierowanie skargi do Urzędu Lotnictwa Cywilnego (ULC). Zastrzec należy, że złożenie skargi do ULC nie wyłącza możliwości późniejszego złożenia pozwu w przypadku nieuzyskania odszkodowania na podstawie decyzji Prezesa ULC lub wyroku sądu administracyjnego rozpoznającego odwołanie od decyzji Prezesa ULC.

BRAK OBOWIĄZKU WYPŁATY ODSZKODOWANIA

Podkreślić należy, że roszczenie pasażera o wypłatę odszkodowania, pomimo spełnienia wymogów określonych w Rozporządzeniu, nie zawsze będzie zasadne, a przewoźnik może odmówić wypłaty odszkodowania.

Przyjęcie odmiennego założenia stawałoby przewoźników w niewątpliwie

niesprawiedliwej sytuacji, w której byłiby obowiązani do wypłaty odszkodowania w każdym przypadku i nie może być uzasadniane wyłącznie argumentem, iż przewoźnik jest podmiotem profesjonalnym, który powinien ponosić niemal nieograniczoną odpowiedzialność związaną z prowadzoną działalnością z uwagi na słabszą pozycję ekonomiczną i prawną pasażera-konsumenta.

Rozporządzenie zapobiega takim sytuacjom i przewiduje, że przewoźnik lotniczy nie będzie zobowiązany do wypłaty rekompensaty w przypadkach, gdy opóźnienie lub odwołanie lotu spowodowane było zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których przewoźnik nie mógł uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków.

NADZWYCZAJNE OKOLICZNOŚCI

Jakie sytuacje mogą zostać uznane za nadzwyczajne okoliczności zwalniające przewoźnika lotniczego z obowiązku wypłaty odszkodowania? Rozporządzenie nie zawiera zamkniętego katalogu nadzwyczajnych okoliczności, niemniej wskazuje, że okoliczności te mogą w szczególności zaistnieć w przypadku:

- destabilizacji politycznej,

- warunków meteorologicznych uniemożliwiających dany lot,
- zagrożenia bezpieczeństwa,
- nieoczekiwanych wad mogących wpłynąć na bezpieczeństwo lotu,
- strajków mających wpływ na działalność przewoźnika.

Za nadzwyczajne okoliczności zwalniające przewoźnika od odpowiedzialności mogą zostać uznane także inne przypadki, podkreślić należy, że każda sprawa powinna być oceniana indywidualnie.

USTERKA TECHNICZNA A NADZWYCZAJNA OKOLICZNOŚĆ

Dotychczasowe postępowania prowadzone w przedmiocie wypłaty odszkodowania przez przewoźnika lotniczego pokazują, iż najczęstszą przyczyną opóźnienia/odwołania lotu są rozmaite usterki techniczne w samolotach przeznaczonych do wykonania lotu.

Zgodnie z pierwotnym trendem widocznym w decyzjach Prezesa ULC, wystąpienie nagłej i niemożliwej do przewidzenia usterki technicznej skutkowało decyzją o odmowie wypłaty odszkodowania. Ostatnie decyzje Prezesa ULC a także sądów administracyjnych rozpoznających skargi na decyzje Prezesa ULC oraz orzeczenia sądów powszechnych są zdecydowanie korzystniejsze dla pasażerów – większy nacisk kładziony jest na obowiązek udowodnienia przez przewoźnika niezależnego od niego charakteru usterki oraz podjęcia wszelkich racjonalnych środków mających na celu uniknięcie opóźnienia/odwołania. Obecnie wiodące jest stanowisko, w myśl którego za nadzwyczajną okoliczność wyłączającą odpowiedzialność przewoźnika lotniczego nie można uznać problemu technicznego samolotu, który spowodował odwołanie/opóźnienie lotu, jeśli jest następstwem normalnego wykonywania działalności przewoźnika.

O ile stanowisko takie jest zrozumiałe w przypadku usterek, które były możliwe do przewidzenia, zaś spowodowane nimi opóźnienie/odwołanie lotu możliwe do uniknięcia, o tyle podnieść należy, że przestaje ono być aktualne w przypadku problemów technicznych, które mimo, iż są związane z prowadzoną przez przewoźnika działalnością, wystąpiły nagle i nie były możliwe do przewidzenia przez przewoźnika. Jako przykład podać można wszelkie usterki techniczne, które wystąpiły pomimo

serwisowania danego elementu zgodnie z programem przeglądów przewidzianych (na marginesie wskazać należy, iż decyzja o przesunięciu w czasie lub odwołania lotu w takich sytuacjach jest jedyną słuszną decyzją – dopuszczenie przez przewoźnika wykonania lotu samolotem dotkniętym usterką wiązałoby się nie tylko z naruszeniem bezpieczeństwa lotu, ale i naruszeniem przez przewoźnika wytycznych producenta danego elementu objętego usterką). Podobne założenie powinno odnosić się do sytuacji np. uderzenia pioruna, silnych, długotrwałych turbulencji czy zderzenia z ptakiem.

Zajęcie odmiennego stanowiska prowadziło do wniosku, iż przewoźnik mógłby zostać pociągnięty do odpowiedzialności nawet w przypadku, gdy w sposób pra-

W przypadku podróży wykonywanych w kilku odcinkach i przez różne linie, pasażer będzie mógł się domagać odszkodowania tylko za pierwszą część podróży, która uległa opóźnieniu

widlowy wypełniał wszelkie nałożone na niego obowiązki dotyczące utrzymania sprzętu we właściwym stanie technicznym.

Nie zasługuje na uwzględnienie również stanowisko prezentowane przez pasażerów lub ich pełnomocników, w myśl którego przewoźnik lotniczy powinien przewidzieć różne okoliczności, które mogłyby skutkować opóźnieniem/odwołaniem lotu i w ramach działań mających na celu uniknięcie/zmniejszenie opóźnienia lub odwołania powinien np. dysponować w różnych portach lotniczych dodatkowymi samolotami, które mogłyby zostać wykorzystane w problematycznych sytuacjach lub wynająć samolot od innego przewoźnika. Podnieść należy, że podjęcie takich działań z pewnością nie może zostać uznane za „wszelkie racjonalne środki”, których podjęcie, zgodnie z Rozporządzeniem zwalnia przewoźnika z obowiązku wypłaty odszkodowania.

Wskazać bowiem należy, iż działania te są działaniami niewątpliwie kosztownymi, a podjęcie ich przez przewoźnika wiązałoby się z koniecznością podwyższenia stawek biletów i innych opłat pobieranych od pasażerów, co w sposób oczywisty nie jest rozwiązaniem dla pasażerów korzystnym.

BRAK ODSZKODOWANIA W PRZYPADKU OPÓŹNIENIA KOLEJNEGO ODCINKA PODRÓŻY

Niewątpliwie przełomowym, jeśli chodzi o orzeczenia wyłączające obowiązek przewoźnika wypłaty odszkodowania, jest najnowszy wyrok Sądu Najwyższego, w którym Sąd wskazał, iż nie zasługuje na uwzględnienie żądanie wypłaty odszkodowania przez pasażera, który odbywał podróż składającą się z wielu odcinków (lotów) wykonywanych przez różnych przewoźników i poniósł koszty wynikające ze zmiany czasu lotu, jeśli zmiana ta dotyczy kolejnego odcinka podróży, który odbywa się na podstawie odrębnej umowy zawartej z innym przewoźnikiem lotniczym i nie w powiązaniu z umową na tę część podróży, na której nastąpiło zawiadomienie o odwołaniu pierwszego lotu (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 24 lutego 2016 r., I CNP 7/15).

Innymi słowy, w przypadku podróży długodystansowych, wykonywanych w kilku odcinkach i przez różne linie lotnicze, pasażer będzie mógł się domagać odszkodowania tylko za pierwszą część podróży, która uległa opóźnieniu/odwołaniu, o ile oczywiście nie zaistniały nadzwyczajne okoliczności zwalniające przewoźnika z odpowiedzialności.

RÓWNE TRAKTOWANIE PASAŻERA I PRZEWOŹNIKA

Podsumowując, należy pochwalić świadomość pasażerów w zakresie przysługujących im uprawnień związanych z opóźnieniem/odwołaniem lotu, niemniej jednak jednocześnie należy mieć na uwadze, iż obowiązek wypłaty przez przewoźnika odszkodowania doznaje ograniczeń, a każdy przypadek powinien być oceniany indywidualnie. ●

**Marta Foltyn jest aplikantem adwokackim.
Przemysław Wierzbicki jest adwokatem
Partnerem zarządzającym w kancelarii
Wierzbicki Adwokaci
i Radcowie Prawni Sp. k.**