

sygn. akt I C 3434/20

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

25 czerwca 2022 roku

Sąd Rejonowy dla miasta stołecznego Warszawy w Warszawie w I Wydziale Cywilnym w składzie:

Przewodniczący: asesor sądowy Mateusz Janicki

po rozpoznaniu na posiedzeniu niejawnym 25 czerwca 2022 roku w W.

sprawy z powództwa (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W.

przeciwko (...) spółce z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W.

o zapłatę

oddala powództwo.

UZASADNIENIE

I. Stanowiska stron

(...) sp. z o.o. z siedzibą w W. wniosła o zasądzenie od (...) sp. z o.o. z siedzibą w W. 1 800 euro z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od 23 marca 2020 roku do dnia zapłaty. Wskazała, że dochodzi nabytych w drodze cesji zryczałtowanych odszkodowań za opóźnienie obsługiwanego przez pozwaną lotu (...) z 21 października 2019 r. na trasie W.-H.-M. (pozew k. 1-3).

Pozwana wniosła o oddalenie powództwa oraz zasądzenie od powódki zwrotu kosztów procesu według norm przepisanych. Zakwestionowała legitymację czynną powódki oraz wskazała, że opóźnienie wynosiło 2 godziny 39 minut, tym samym nie przekroczyło 3 godzin (sprzeciw od nakazu zapłaty k. 63-66; pismo przygotowawcze k. 103-104).

II. Ustalenia faktyczne

I. M., P. B. (1) oraz M. B. mieli potwierdzoną rezerwację na obsługiwany przez pozwaną lot (...) 21 października 2019 r. na trasie z W. do M. przez H. (bezsporne, zob. korespondencja k. 44-49, a nadto potwierdzenie rezerwacji k. 23).

I. M., P. B. (1) oraz M. B. stawili się do odprawy i odbyli przedmiotowy lot (karta pokładowa I. M. k. 150-152, zeznania świadków I. M., P. B. (1) i M. B. k. 142-157).

Pierwotnie lot (...) miał odbyć się 21 października 2019 r. w godzinach 9.15-15.35 (...) (tj. 11:15-15.35 czasu lokalnego) na odcinku (...) i w godzinach 16.30-19.35 (...) (16.30-22.35 czasu lokalnego) na odcinku (...) (bezsporne, nadto rezerwacja k. 23).

Plan został jednak zmieniony (opóźniony), tak że miał się odbyć w godzinach 12.55-17.15 i 18.00-00.05 (...) (tj. 10.55-17.15 i 18.00-21.05 (...)), tym samym samolot miał wylądować w M. dopiero o 21.05 (...) (00.05 (...)). Wiadomością e-mail z 1 października 2019 r. (wysłaną na adres podany w rezerwacji k. 23) pasażerowie zostali poinformowani o zmianie pierwotnych godzin przelotu. 20 października 2019 r. wysłano pasażerom na podany przez nich w rezerwacji numer telefonu SMS przypominający (bezsporne, nadto wydruk z siatki operacyjnej k. 105, wydruk z systemu przewoźnika k. 106, informacja k. 164, wydruk z systemu przewoźnika k. 184-185, informacja k. 152, wiadomość z informacją o zmianie godzin k. 174, oświadczenie biura podróży k. 173, SMS k. 175).

Faktyczny strat samolotu z (...) (odkołowanie) był o 13:46 (...), wzbicie się w powietrze (airborne) o 13.57, wylądowanie w (...) o 17.41 (...) (zarazem (...)), dokołowanie (zablokowanie) o 17.46 (...) (zarazem (...)), start z (...) (odblokowanie) o 18.38 (...) (zarazem (...)), wzbicie się w powietrze (airborne) o 18.52 (...) (zarazem (...)), lądowanie w (...) o 23.35 (...) (2.35 (...)), a dokołowanie (zablokowanie) w (...) o 23.44 (...) (2.44 (...)). Tym samym opóźnienie wyniosło 2 godziny 39 minut względem zmienionych godzin przelotu, o których pasażerowie zostali poinformowani na ponad 14 dni przed wylotem (dowód: złożony przez powodów przy pozwie wydruk z flightradar24 z zapisem lotu k. 24-36v, wydruk z siatki operacyjnej k. 105, wydruk z systemu przewoźnika k. 106, informacja z (...) k. 121).

Mierzona po ortodromie odległość między lotniskami w W. i M. wynosi więcej niż 3 500 km (okoliczność bezsporna).

Umowami z 21 maja 2020 r. I. M. i M. B., a z 14 maja 2020 r. P. B. (1) scedowali na powódkę roszczenia z tytułu opóźnienia lotu (...) z 21 października 2019 roku (umowy przelewu k. 8-22).

III. Ocena dowodów

Zgromadzone w sprawie dokumenty nie budziły wątpliwości sądu. W szczególności za wiarygodny i przydatny dla rozstrzygnięcia sprawy dowód sąd uznaje wydruk z systemu pozwanego przewoźnika, jak chodzi o odnotowanie godzin przelotu. Dane w takim systemie nie są wprowadzane dowolnie, tylko na podstawie depeesz sporządzanych przez agenta handlingowego (formę zewnętrzną), ponadto przewoźnik podlega pod ścisły nadzór administracji lotniczej (...), jest obowiązany do rzetelnego prowadzenia tych systemów i ciężko, bez stwierdzenia żadnych okoliczności, które by to uzasadniały, arbitralnie przyjmować, że dane w tych systemach są przez przewoźnika fałszowane na potrzeby – marginalnych z punktu widzenia jego działalności – sporów o odszkodowania za opóźnienia lotów. Co więcej – dane zawarte w systemie pozwanej linii lotniczej są tożsame z danymi odnotowanymi przez zewnętrzny portal flightradar24, śledzący w czasie rzeczywistym wszystkie odbywające się w przestrzeni powietrznej loty i rejestrujący te dane – a dość wskazać, że dowód z wydruku z tego portalu złożyli sami powodowie, przyznając w pozwie, że samolot wylądował w (...) ok. 23.40 (...). Dopiero w toku procesu powodowie, bez żadnego wyjaśnienia, skąd taka nagła zmiana ich stanowiska wynika, zaczęli wskazywać inne godziny przylotu w swoich zeznaniach.

Jak chodzi o informacje z (...) i z lotniska C. – nie dysponowali oni w ogóle wiedzą na temat drugiego odcinka lotu (...), a ich wiedza ograniczała się do startu z (...).

Zeznania świadków (pasażerów: M. i P. B. (2), I. M.) sąd uznał za wiarygodne w zakresie wskazywanych przez nich godzin wylotu, zgodnie bowiem oni zeznali, że planowo samolot miał wystartować z (...) o 12.55 (...) i wylądować w M. o 0.05 (...). Swoje opóźnienie liczą od planowej godziny 0.05 (...). Sąd nie uznał jednak za wiarygodne ich zeznań w zakresie, w jakim wskazywali, że lądowanie nastąpiło dopiero o 3.15 (...), bowiem jak chodzi o dokładną godzinę, w ocenie sądu należy oprzeć się na wiarygodnej dokumentacji (czy to z systemów pozwanej opartych na depeeszach agentów handlingowych, czy to na danych pochodzących z zewnętrznego portalu flightradar24), w tym uwzględniając stanowisko powodów prezentowane w początkowej fazie postępowania (vide pozew i załączniki), a nie na ułomnej ludzkiej pamięci.

W tym miejscu podkreślić należy, że to na powodach spoczywał ciężar wykazania faktu opóźnienia lotu. Powodowie temu ciężarowi nie sprościli.

IV. Ocena prawna

Powództwo nie zasługiwało na uwzględnienie z uwagi na niewykazanie przez powodów: a) legitymacji czynnej, b) opóźnienia przekraczającego 3 godziny.

a) brak legitymacji czynnej

Wbrew stanowisku pozwanej, powódka należycie wykazała, że M. i P. B. (2) oraz I. M. mieli potwierdzoną rezerwację na lot i odbywali podróż lotem (...) 21 października 2019 r. Na tę okoliczność przedłożono bowiem dowód zarówno z

rezerwacji (zgodnie z wyrokiem (...) w połączonych sprawach C-146/20, C-188/20, C-196/20 i C-270/20 rezerwację stanowi również rezerwacja z biura podróży wskazująca nr lotu, jego godziny i obsługującego przewoźnika), karty pokładowej jednego z pasażerów, jak i zeznań wszystkich trojga pasażerów.

Tym niemniej to nie pasażerowie dochodzili powództwa tylko powódka, powołując się na nabycie roszczeń pasażerów na podstawie cesji. Jednakże cesja, którą złożyła (mimo że była zobowiązana do podania wszystkich twierdzeń i dowodów istotnych dla rozstrzygnięcia pod rygorem pominięcia zgłoszonych na dalszym etapie postępowania – vide art. 2053 § 2 k.p.c.) – dotyczyła innego lotu ((...) nie (...)). Tym samym powódka nie wykazała nabycia w drodze cesji dochodzonych roszczeń dotyczących lotu (...).

b) brak opóźnienia uprawniającego do odszkodowania

Zgodnie z wiążącym orzecznictwem (...) (wyrok w sprawie C-402/07) przesłanką roszczenia o odszkodowanie za opóźnienie lotu jest wykazanie opóźnienia w wymiarze co najmniej 3 godziny. Opóźnienie to ocenia się przez porównanie planowanej godziny przylotu z faktyczną godziną przylotu (otwarcia drzwi).

Na gruncie niniejszej sprawy planowana godzina przylotu, będąca podstawą ustalania wymiaru opóźnienia, była bezsporna – 0.05 (...) (stanowisko powodów k. 189-190, stanowisko pozwanej k. 183-184). Wynikała ponadto z jednoznacznego materiału zebranego w postępowaniu. Dość wskazać, że przewoźnik ma prawo nie później niż na 14 dni przed wylotem dowolnie zmienić jego godziny, a nawet odwołać lot, bez narażania się na roszczenia z tytułu zryczałtowanych odszkodowań (art. 5 ust. 1 lit. c tiret i rozporządzenia nr 261/2004).

Spór między stronami dotyczył faktycznej godziny przylotu. Pozwana konsekwentnie wskazywała na 23.44 (...) (2.44 (...)), z kolei powodowie początkowo wskazywali tę samą godzinę (a dokładniej: 2.41 (...) różnica wynika z opierania się na różnych źródłach między którymi występują nieznaczące różnice), żeby później zmienić swoje stanowisko w zeznaniach i wskazać, bez głębszego uzasadnienia, na 3.15 (...). Sąd oparł się, ustalając wymiar opóźnienia – na 23.44 (...) (2.44 (...)), pierwotnie podawanej przez powodów i konsekwentnie wskazywanej przez pozwaną, która ponadto wynikała z dokumentacji lotniczej i logów odnotowanych przez zewnętrzny portal flightera.net.

Mając na uwadze powyższe, powódka nie udowodniła przesłanki dochodzonego roszczenia w postaci ponadtrzygodzinnego opóźnienia w przylocie.

Rozpatrywanie zarzutów pozwanej dotyczących usterki technicznej czy miarkowania odszkodowania byłoby bezprzedmiotowe wobec niewykazania przez powódkę swojej legitymacji oraz opóźnienia. Na marginesie można jedynie wskazać, że zarzuty te były oczywiście bezzasadne – pozwana jako przewoźnik ponosi ryzyko awarii swoich samolotów (choćby należycie je serwisowała, bo odpowiedzialność z rozporządzenia nr 261/2004 jest odpowiedzialnością na zasadzie ryzyka a nie na zasadzie winy), z kolei miarkowanie wchodziłoby w grę wyłącznie w razie ziszczenia się przesłanek z art. 7 ust. 2 rozporządzenia 261/2004 tj. w razie opóźnienia w wymiarze między 3 a 4 godziny.

Z.ądzenia:

- odnotować uzasadnienie;

- odpis wyroku z uzasadnieniem doręczyć pełnomocnikowi powódki adw. Szczygieł przez umieszczenie w portalu informacyjnym.

W., 27 lipca 2022 roku asesor sądowy Mateusz Janicki