

UZASADNIENIE

wyroku z 10 sierpnia 2021 roku

I. Stanowiska stron

H. V. wniósł o zasądzenie od (...) S.A. z siedzibą w W. 400 euro wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od wniesienia pozwu do dnia zapłaty oraz zwrotu kosztów procesu według norm przepisanych. W uzasadnieniu wskazał, że miał u pozwanej rezerwację na lot łączony i wskutek opóźnienia pierwszej jego części, nie zdążył na drugą, a zaoferowana mu zmiana planu podróży skutkowałą przybyciem do celu z ponad 3-godzinnym opóźnieniem (pozew k. 2-3).

Pozwana wniosła o oddalenie powództwa i zasądzenie od powoda zwrotu kosztów procesu według norm przewidzianych. Podniosła zarzuty: 1) braku legitymacji czynnej w związku z przelewem wierzytelności na A., 2) przybycia powoda na miejsce docelowe z opóźnieniem mniejszym niż 3 godziny (sprzeciw od nakazu zapłaty k. 24).

Na rozprawie pełnomocnik pozwanej podniosła dodatkowo zarzut miarkowania zryczałtowanego odszkodowania zgodnie z art. 7 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004 (protokół skrócony k. 64v).

II. Ustalenia faktyczne

Powód miał potwierdzoną rezerwację na obsługiwany przez pozwaną lot łączony na trasie E. – W. – K. (...)K.) 29 października 2019 r. Składał się on z rejsu (...) planowanego w godzinach 5.30-6.30 oraz rejsu (...)K. planowanego w godzinach 7.30-8.25 (bezsporne, ponadto potwierdzenie rezerwacji k. 5, wyciąg z systemu A. k. 31). Odległość między lotniskiem w E. a lotniskiem w K. mierzona po ortodromie wynosi ok. 2 200 km (bezsporne, nadto wiedza powszechnie dostępna).

Powód stawiał się na odprawę w E. (bezsporne, nadto karta pokładowa k. 6). Jednakże lot z E. do W. był opóźniony – wystartował dopiero o 6.32 i wylądował o 7.09 (bezsporne, nadto tablica przylotów k. 7).

W związku z powyższym, ponieważ powód nie zdążyłby na przesiadkę na lot do K., pozwana zaoferowała mu zmianę planu podróży, z czego powód skorzystała. Nowy plan podróży w miejsce rejsu (...)K. planowanego w godzinach 7.30-8.25 obejmował rejs (...)K. planowany w godzinach 10.40-11.35 (bezsporne, nadto wyciąg z systemu A. k. 31, wyciąg z systemu hubinfo k. 24v, karta pokładowa k. 8).

Rejs (...)K. doleciał przed czasem. Zetknięcie kół samolotu z pasem lotniska nastąpiło o 11.20 (wydruk z (...) k. 34). W serwisie flightera.net oraz systemie hubinfo zanotowano godzinę przylotu 11.24. Nie można godziny tej uznać za godzinę otwarcia drzwi, a nawet za godzinę dokołowania (wydruk z flightera.net k. 45, wydruk z systemu hubinfo k. 33).

29 października 2019 r. powód przelał na rzecz (...) z siedzibą w H. swoją wierzytelność (bezsporne, nadto umowa cesji k. 29).

8 stycznia 2020 r. (...) z siedzibą w H. dokonało na rzecz powoda cesji zwrotnej tej samej wierzytelności (bezsporne, nadto cesja zwrotna k. 56, dowody umocowania k. 46-55).

10 lutego 2020 r. pozwana została ostatecznie wezwana przez powoda do zapłaty 400 euro zryczałtowanego odszkodowania (bezsporne, nadto wezwanie z raportem ze śledzenia przesyłek k. 9-10).

III. Ocena dowodów – „opóźnienie wynosiło co najmniej 3 h”

Powyższe okoliczności były w zasadniczej części bezsporne, a ponadto jednoznacznie wynikają ze wskazanych wyżej dokumentów, które nie były przez żadną ze stron kwestionowane.

Szerzej odnieść należy się jedynie do kwestii czasu lądowania, dokołowania i otwarcia drzwi samolotu.

Jeśli chodzi o czas lądowania rozumiany jako uziemienie (zetknięcie kół samolotu z pasem lotniska) jest on ustalony w sposób niewątpliwy – z powszechnie dostępnej wiedzy, możliwej do samodzielnego zweryfikowania, a którą to wiedzą sąd podczas rozprawy podzielił się z obecną na rozprawie stroną, wynika, że serwis (...) jako czas lądowania odnotowuje właśnie zetknięcie się samolotu z pasem lotniska (jest to moment, w którym wysokość (attitude) spada do 0 stóp (0 ft)). Czas ten w przypadku rejsu alternatywnego to 11.20. Serwis (...) jest serwisem rzetelnym, rejestruje on bowiem konkretne parametry lotu i na tej podstawie wskazuje czas lądowania. O rzetelności tego źródła dowodowego świadczy przede wszystkim jego weryfikowalność.

Z serwisu (...) da się również najczęściej (nie zawsze, bowiem zdarza się, że rejestracja parametrów lotu jest kończona przed zatrzymaniem maszyny) odczytać czas dokołowania (zatrzymania samolotu). Niestety w aktach sprawy nie znajduje się pełen zakres danych z tego serwisu dotyczący lotu (...).

Złożony został jednak wydruk z flightera.net. Analiza wielu różnych rejsów w różnych datach wskazuje, że serwis ten nie jest już tak niezawodny jak portal (...). Przede wszystkim brak jest możliwości, powszechnie dostępnej dla każdego użytkownika, ustalenia metodologii, na podstawie której wskazywane są godziny przylotu. Nie wiadomo, co ten czas dokładnie oznacza – a jak wiadomo w sprawach z rozporządzenia 261/2004 ma to bardzo istotne znaczenie (zob. wyrok (...) C-452/13). Przede wszystkim jednak można wskazać, że o ile wielokrotnie zdarza się, że zapisana w tym serwisie godzina pokrywa się z ustaloną (w pewny sposób, na podstawie parametrów lotu zarejestrowanych w (...)) godziną dokołowania, o tyle nie jest to regułą, w innych bowiem przypadkach odnotowany czas jest wcześniejszy niż godzina dokołowania. Dla przykładu, celem zobrazowania powyższego, w momencie sporządzania uzasadnienia sąd sprawdził ostatni lot (...) (ten sam, którym leciał powód, tyle że z daty 27 sierpnia 2021 r.). Sąd sprawdziłby lot (...) z 29 października 2019 r., jednakże bezpłatny dostęp do danych w serwisie (...) dotyczy tylko 7 dni wstecz. Dla ułatwienia odbioru, sąd pod każdym pełnym zrzutem ekranu wstawia powiększony najistotniejszy fragment.

Jak widać, czas rzeczywisty przylotu oznaczono w serwisie flightera.net na 10.38 (...).

Tymczasem o tej godzinie (8:38:55 (...), czyli właśnie 10.38 (...)), co wynika z serwisu (...), prędkość samolotu wynosiła jeszcze 21 węzłów (21 kt), a więc samolot nadal kołował.

Kołowanie, jak widać, zakończyło się dopiero o 10.41 (o 8:41:31 (...)) prędkość samolotu nadal wynosi 4 węzły, potem z kolejnymi sekundami spada do 0).

Oczywiście bez problemu można znaleźć niemało przypadków, gdzie odnotowana w flightera.net godzina przylotu pokrywa się z godziną dokołowania. Jednakże, mając na uwadze tę wykazaną zawodność (niewiarygodność) dowodu z flightera.net, sąd nie uznał za wykazaną godziny dokołowania jako 11.24. Wynika to również z tego, że sąd z urzędu wie, jakimi systemami i jakimi zgromadzonymi danymi dotyczącymi obsługiwanych lotów dysponuje pozwana. Pozwana w szczególności posiada system N., w którym znajduje się godzina zaciągnięcia hamulca postojowego (On B.), a wyciągu z tego systemu nie przedłożyła.

Co jednak kluczowe, nawet gdyby przyjąć, że o 11.24 samolot dokołował, to po tym czasie konieczne jest jeszcze zaciągnięcie hamulca postojowego, podstawienie rękawa albo rozłożenie schodów, a dopiero następnie otwarcie drzwi. W świetle zasad doświadczenia życiowego (art. 231 k.p.c.) nie trwa to krócej niż 2 minuty.

Tymczasem relewantny w świetle orzecznictwa (...) jest dopiero czas otwarcia drzwi, a czas dokołowania jest irrelevantny (por. wyrok (...) C-452/13). Oczywiście może on być przesłanką domniemania faktycznego (otwarcia drzwi przed upływem 3 h od planowanej godziny lądowania), ale nie w sytuacji, gdy ten czas (dokołowania) to minuta przed upływem tych 3 godzin – tak jak w niniejszej sprawie chciała wnioskować pozwana. Przeciwnie, domniemanie

faktyczne w niniejszej sprawie, gdyby przyjąć, że samolot o 11.24 dokołował, pozwalałoby na wnioskowanie, że opóźnienie (liczone do otwarcia drzwi) wyniosło ponad 3 godziny (a w świetle orzecznictwa (...) już opóźnienie równe 3 h jest wystarczające dla przyznania odszkodowania, por. wyrok C-402/07).

IV. Ocena prawna – „lot powoda został w świetle prawa UE »odwołany« a zaproponowana zmiana planu podróży nie spełniała przesłanek z art. 5 ust. 1 lit. c pkt iii zwalniających pozwaną z odszkodowania”

Powództwo było zasadne – i to niezależnie od powyższych rozważań. Byłoby zasadne nawet wówczas, gdyby przyjąć za pozwaną, że opóźnienie w przybyciu powoda do K. wyniosło poniżej 3 godzin. Kwestia rzeczywistej godziny przybycia do K. wobec odwołania lotu powoda była bowiem irrelevantna, tym niemniej na wypadek zajęcia odmiennego stanowiska, sąd dokonał szczegółowej oceny dowodów i dokładnych ustaleń faktycznych.

Zgodnie z art. 5 ust. 1 lit. c pkt iii rozporządzenia nr 261/2004 w przypadku odwołania lotu pasażerowie, których to odwołanie dotyczy, mają prawo do odszkodowania, chyba że (w razie poinformowania ich o odwołaniu mniej niż 7 dni przed planowanym odlotem) zaoferowano im zmianę planu podróży, umożliwiającą im wylot nie więcej niż godzinę przed planowanym czasem odlotu i dotarcie do miejsca docelowego najwyżej dwie godziny po planowanym czasie przylotu.

Zgodnie z powyższym przepisem, relewantna dla oceny, czy przysługuje prawo do odszkodowania za odwołany lot, jest planowana godzina przylotu według zaoferowanego zmienionego planu podróży, o czym świadczy wskazanie, że to „plan podróży” na umożliwić dotarcie w danym czasie. Poza tym granicą, od której przysługuje odszkodowanie, jest różnica w planowanym przylocie przekraczająca dwie godziny.

Przekładając powyższe na grunt rozpoznawanej sprawy, planowana godzina przylotu powoda do K. zgodnie z zaoferowanym mu zmienionym planem podróży (11.35) była o 3 godziny 10 minut późniejsza niż planowana godzina przylotu zgodnie z pierwotnym planem podróży (8.25). Żeby pozwana nie była zobowiązana do zapłaty odszkodowania w świetle art. 5 ust. 1 lit. c pkt iii rozporządzenia 261/2004, musiałaby zaoferować powodowi lot, którego planowana godzina przylotu do K. oznaczona była najpóźniej na 10.25.

Pozwana jednak niezasadnie uważa, że nie doszło do odwołania lotu, a jedynie do jego opóźnienia. Taki sposób wykładni pojęcia odwołania, choć prima facie wydawać by się mogło zgodny z art. 2 lit. 1 rozporządzenia nr 261/2004, to jednak zasada się na błędnej wykładni tego przepisu, bez uwzględnienia jego funkcji (chodzi o wyłączenie z tego pojęcia lotów, na które nie było rezerwacji) oraz całego systemu odpowiedzialności wynikającego z rozporządzenia nr 261/2004. Co więcej pozwana (wprawdzie reprezentowana przez innego pełnomocnika) w innym postępowaniu (prowadzonego pod sygnaturą I C 3038/20), gdzie było to dla niej korzystne, trafnie interpretowała zmianę planu podróży jako odwołanie lotu (w tamtej sprawie chodziło o bezzasadnie przypisywaną jej przez powodów odpowiedzialność za opóźnienie alternatywnego rejsu obsługiwanego przez zupełnie innego przewoźnika). Przynajmniej jednak prezentowana przez pozwaną wykładnia unijnego autonomicznego pojęcia „odwołanie lotu” rażąco narusza prawo unijne, bowiem jest sprzeczna z jednoznacznym, wiążącym wszystkie sądy państw członkowskich orzecznictwem (...).

Konieczne jest w tym miejscu zaakcentowanie, że stosowanie prawa unijnego (a taki charakter ma niewątpliwie rozporządzenie nr 261/2004) różni się zasadniczo od stosowania prawa krajowego. O ile bowiem stosowanie prawa krajowego oparte jest na paradygmacie prawa stanowionego, w świetle którego źródłem prawa są przepisy, a nigdy orzeczenia, które mogą stanowić jedynie opinie, cenne aczkolwiek niewiążące niezależnych sądów, o tyle w przypadku prawa unijnego mamy do czynienia z wyodrębnieniem wykładni tego prawa i powierzeniem jej Trybunałowi Sprawiedliwości Unii Europejskiej z pozostawieniem sądom krajowym stosowania prawa (wyłożonego przez (...)) w okolicznościach faktycznych konkretnej rozpoznawanej sprawy. Istotą bowiem prawa unijnego jest jego jednolity charakter na całym wspólnym rynku. Żeby uniknąć nadmiernej długości wywodu, dość wskazać, na przykładzie niniejszej sprawy, że zaprzeczeniem istoty prawa unijnego (jednolitego) byłaby sytuacja, gdyby w zależności od wytoczenia niniejszego powództwa przed sądem takiego czy innego kraju – prawo to byłoby w inny

sposób rozumiane. Celem jednolitej regulacji co do odpowiedzialności przewoźników za opóźnienia i odwołania lotów jest zapewnienie równego traktowania wszystkim unijnym pasażerom, niezależnie od tego, z usług jakiego z sądów korzystają, a także równego traktowania linii lotniczych, tak żeby mogły prowadzić uczciwą, niezachwianą rozbieżnościami na gruncie wykładni prawa, konkurencję – co byłoby niemożliwe, gdyby przykładowo sądy polskie, co do zasady rozpoznające sprawy przeciwko polskim przewoźnikom przyjmowały bardziej restrykcyjną wykładnię niż sądy niemieckie rozpoznające co do zasady sprawy przeciwko niemieckim przewoźnikom.

Wracając do meritum, (...) trafnie, dokonując kompleksowej wykładni całego rozporządzenia (a nie wyłącznie jednego wyrwanego z kontekstu przepisu), przesądził, że przy ocenie, czy miało miejsce „odwołanie” czy „opóźnienie” lotu, istotne jest, czy lot został wykonany zgodnie z pierwotnie przewidzianym rozkładem, a zmianie uległa jedynie godzina (wtedy mówimy o „opóźnieniu”). Odwołanie ma natomiast miejsce wtedy, jak wiążąco wyjaśnił to pojęcie (...), kiedy przewoźnik zapewnia przewóz pasażerów w ramach alternatywnego lotu o innym rozkładzie, czyli przenosi pasażerów na inny lot (wyrok C-402/07).

Co jednak najistotniejsze, nie można rozumieć „lotu” jako abstrakcyjnego pojęcia, oderwanego od pasażera (którego chroni rozporządzenie 261/2004), tak jak to usiłuje wywodzić pozwana, czego konsekwencją byłoby przyjęcie, że przewoźnik może polecieć maszyną z planowanego miejsca wylotu na planowane miejsce przylotu, nie zabierając pasażerów (w ogóle nie podjeżdżając pod bramkę i nie wynajmując agenta handlingowego, uniemożliwiając więc zaklasyfikowanie sytuacji jako „odmowę przyjęcia na pokład” w rozumieniu rozporządzenia), i wówczas pasażerowie ci nie będą pasażerami odwołanego lotu – bo ten przecież się odbył (maszyna odbyła przewidzianą trasę). Niedorzeczność takiego wniosku jest widoczna gołym okiem. A sytuacja niezabrania jednego pasażera (zamiast niezabrania wszystkich pasażerów) to już tylko różnica ilościowa a nie jakościowa – nadal istota problemu jest identyczna. (...) w rozumieniu rozporządzenia nr 261/2004 chroniącego prawa pasażerów należy rozumieć jako przewóz konkretnych pasażerów. Odwołanie lotu należy każdorazowo rozpatrywać z perspektywy poszczególnych pasażerów. Irrelevantne jest to, że przewoźnik przewiózł z miejsca na miejsce swój statek powietrzny, swoją załogę, czy nawet jakichś innych pasażerów, jeśli sprawa dotyczy przewozu innego pasażera, tego, którego przewoźnik danym rejssem nie przewiózł, a więc którego lot odwołał.

Na gruncie niniejszej sprawy pozwana podjęła decyzję (zapewne trafną biznesowo) o nieczekaniu na powoda (który nie zdążył na rejs (...)K. z uwagi na opóźnienie poprzedniego rejsu pozwanej w ramach wspólnej rezerwacji), nieprzewożeniu powoda rejssem, na który miał rezerwację, odwołaniu mu tego rejsu i zaproponowaniu rejsu alternatywnego.

Jednakże wszelkie rozważania w tym temacie są o tyle zbędne, że również tę kwestię wiążąco przesądził (...). Wskazał, że przepisy rozporządzenia posługują się pojęciem „odwołania »ich« lotu” (art. 1 ust 1 lit. b, motyw 10 i 17), i akcentując kwestię, że przy zmianie planu podróży ma miejsce odwołanie „»ich« pierwotnie przewidzianego lotu” (wyrok C-83/10). Relevantne jest zatem, czy konkretny pasażer został przewieziony tym konkretnym lotem, na który miał rezerwację, czy też jego plan podróży został zmieniony, bo przeniesiono go na inny lot.

Ponieważ powoda przeniesiono na inny lot, w rozumieniu prawa unijnego wykładanego zgodnie z wiążącym orzecznictwem (...) jego (pierwotny) lot został odwołany i zaproponowano mu zmianę planu podróży w postaci innego lotu.

V. N. ść zarzutu miarkowania

Pozwana podniosła zarzut z art. 7 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004. Był on niezasadny, ponieważ przy odwołaniu lotu i zaoferowaniu zmiany planu podróży na alternatywny lot, relevantny znowu jest czas planowany przylotu (wynikający właśnie ze zmienionego „planu” podróży), a nie jak pozwana postulowała – czas rzeczywistego przylotu. W przypadku powoda planowany czas przylotu był o 3 godziny 10 minut późniejszy niż planowany czas przylotu pierwotnie zarezerwowanego lotu (a biorąc pod uwagę długość rejsu ok. 2 200 km czas ten musiałby być późniejszy o najwyżej 3 godziny).

Inna wykładnia nie tylko byłaby sprzeczna z tym, że z planu podróży może wynikać tylko godzina planowana, ale również prowadziłaby do takiej oto konsekwencji, że gdyby zaoferowany lot alternatywny obsługiwany był przez innego przewoźnika, to z jednej strony odwołujący lot odpowiadałby za opóźnienie lotu przewoźnika, a z drugiej strony odpowiedzialność ta byłaby dublowana odpowiedzialnością obsługującego dany rejs alternatywny przewoźnika za swoje opóźnienie. Oczywiście jest, rozumując systemowo i uwzględniając ogół wynikających z rozporządzenia rozszczeń, że przewoźnik odwołując rejs, nie odpowiada już za opóźnienie zaoferowanego rejsu alternatywnego (a jedynie za jego parametry planowe, zgodnie z art. 5 ust. 1 lit. c pkt ii i iii oraz art. 7 ust. 2 rozporządzenia 261/2004) – chyba że jako obsługujący przewoźnik, czyli wtedy gdy zaoferowany rejs alternatywny jest obsługiwany przez niego. Oznaczać to jednak z drugiej strony musi, że przewoźnik ten (odwołujący lot), skoro nie odpowiada za opóźnienie zaoferowanego rejsu alternatywnego, to odpowiada za to, jaki ten rejs proponuje, czyli jaka jest jego planowana godzina przylotu i odlotu.

Pomijając jednak tę kwestię, jak wskazano, tak czy inaczej opóźnienie w przybyciu pasażera do K. względem planowanego czasu w pierwotnym planie podróży przekroczyło 3 godziny, niezależnie zatem od zawilości prawnych pozwana nie mogłaby obniżyć odszkodowania o 50%.

VI. Zarzut braku legitymacji

Pozwana zarzuciła, że powód nie dysponuje roszczeniem do niej, bowiem je zbył. Jak jednak ustalono, cesjonariusz z powrotem przelał nabytą wierzytelność na rzecz powoda. Tym samym zarzut ten uległ dezaktualizacji.

VII. Koszty procesu

Pozwana jest stroną przegrywającą, zatem zgodnie z art. 98 § 1 i 3 k.p.c. obowiązana jest zwrócić powodowi koszty procesu, na które złożyły się: opłata od pozwu (200 zł), opłata skarbową od złożonego dokumentu pełnomocnictwa (17 zł) oraz wynagrodzenie radcy prawnego wynikające z § 2 pkt 3 rozporządzenia o opłatach za czynności radców prawnych (900 zł).

W., 31 sierpnia 2021 roku asesor sądowy Mateusz Janicki

ZARZĄDZENIE

- odnotować uzasadnienie,

- odstąpić od doręczenia przez portal informacyjny z uwagi na charakter pisma (zawiera obrazy, nie ma możliwości profesjonalnie sformatować tego pisma z obrazami w sądowym programie biurowym, a powaga sądu wymaga, żeby pisma z niego wychodzące były na odpowiednim poziomie),

- **nie publikować w portalu informacyjnym (zaznaczyć opcję "nie publikuj", nie chodzi tylko o "niedoręczenie" - pismo powinno nie być opublikowane w ogóle, tak żeby uniknąć wątpliwości co do biegu terminów)**

- doręczyć odpis wyroku z uzasadnieniem (**pocztą**) pełnomocnik pozwanej adv. R. G. - w piśmie przewodnim zawrzeć informację "Przewodniczący zarządził odstąpienie od doręczenia przez umieszczenie w portalu informacyjnym z uwagi na charakter pisma - pismo zawiera obrazy i nie ma możliwości profesjonalnie go sformatować w sądowym programie biurowym, a powaga sądu wymaga, żeby pisma z niego wychodzące były na odpowiednim poziomie, w tym należycie sformatowane";

- uzasadnienie wydrukować z pliku I C 313.21.pdf - uzasadnienie.pdf w moim folderze na dysku sieciowym **a nie z P!**

W., 31 sierpnia 2021 roku asesor sądowy Mateusz Janicki