

sygn. akt I C 1409/21

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

13 sierpnia 2021 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 13 sierpnia 2021 roku w W.

sprawy z powództwa **M. S.**

przeciwko (...) **Spółce Akcyjnej z siedzibą w W.**

o zapłatę

- zasądza od pozwanej na powoda 600 (sześćset) euro z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od 25 stycznia 2021 roku do dnia zapłaty;
- zasądza od pozwanej powoda 1 117 (tysiąc sto siedemnaście) złotych tytułem zwrotu kosztów procesu.

UZASADNIENIE

I. Stanowiska stron

M. S. wniosła o zasądzenie od (...) S.A. z siedzibą w W. 600 euro z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od wniesienia pozwu do dnia zapłaty oraz zwrotu kosztów procesu według norm przepisanych. Wskazała, że w związku z opóźnieniem pierwszej części lotu łączonego, nie zdążyła na drugą jego część i dotarła do miejsca docelowego lotem alternatywnym z ponad trzygodzinnym opóźnieniem – w związku z czym dochodzi zryczałtowanego odszkodowania na podstawie rozporządzenia nr 261/2004 (pозew k. 2-3).

Pozwana wniosła o oddalenie powództwa i zasądzenie od powódki zwrotu kosztów procesu według norm przepisanych. Uzasadniając swoje stanowisko, wskazała, że „powód odstąpił od umowy przewozu” oraz nie wykazał odbycia podróży i dotarcia do C. (sprzeciw k. 21-26).

II. Ustalenia faktyczne

Powódka miała potwierdzoną rezerwację na obsługiwany przez pozwaną lot łączony na trasie G. – W. – C. ((...)) 30 stycznia 2020 r. Składał się on z rejsu (...) planowanego w godzinach 14:55-15:55 oraz rejsu (...) planowanego w godzinach 16.40-19.50 (bezsporne, ponadto potwierdzenie rezerwacji k. 8). Odległość między lotniskiem w G. a lotniskiem w C. mierzona po ortodromie wynosi ok. 7 000 km (bezsporne, nadto wiedza powszechnie dostępna).

Pierwsza część rejsu (lot (...)) zakończyła się o 16.26 (bezsporne, nadto tablica przylotów k. 7, hubinfo k. 34). Uniemożliwiło to powódce przesiadkę na drugą część rejsu (lot LO3), ta bowiem miała startować już za 14 minut, podczas gdy minimalny czas na przesiadkę na lotnisku C. wynosi 40 minut (wiedza notoryjna).

W tej sytuacji powódce zaoferowano rejs LO3 kolejnego dnia. Rejsem tym powódka dotarła do C. (potwierdzenie rezerwacji k. 8v).

III. Ocena dowodów – powódka udowodniła, że przyleciała do miejsca docelowego dzień później (ponad 3-godzinne opóźnienie)

Pozwana oparła swoją obronę m.in. na zaprzeczeniu twierdzeniu powódki, że dotarła do C. z ponad trzygodzinnym opóźnieniem. Kwestia ta jest z prawnego punktu widzenia irrelevantna (co zostanie wyjaśnione w dalszej części uzasadnienia), niemniej sąd uznał ww. twierdzenie powódki za udowodnione. Na takie ustalenie sądu wpływ miały zasadniczo trzy przyczyny,

Po pierwsze, wydruk rezerwacji ze strony pozwanej (k. 8-8v). Wynika z niego, że powódka w ramach swojej rezerwacji miała obok lotu (...) z 30 stycznia 2020 r. (stanowiącego drugą część podróży z G. do C., por. potwierdzenie rezerwacji k. 5 i oznaczenia (...) oraz (...)) również lot LO3 z 31 stycznia 2020 r. (...). Co więcej, następnie po 2 miesiącach miała zaplanowany powrót do Polski, z kolei loty z 30 stycznia 2020 r. zostały (wg stanu na datę wydruku tj. 26 lutego 2020 r.) rozdzielone, a przy tym cała rezerwacja zamyka się w kwocie 2 631,90 zł. Koresponduje to ściśle z twierdzeniami powódki i pozwala na ich potwierdzenie. Oto bowiem w świetle tych twierdzeń zrozumiałe staje się, w jakim celu w rezerwacji powódki znajdują się 2 takie same loty, w tym samym kierunku, 2 dni po sobie, a także dlaczego loty (...) oraz LO3 z 30 stycznia 2020 r. zostały rozdzielone, skoro zakupione były jako łączone. Wynika to właśnie z niezdzęnienia, z powodu opóźnienia lotu (...) (udowodniony k. 7, 34), na lot LO3, w związku z czym pozwana zaoferowała nowy lot LO3 kolejnego dnia, który został dodany do rezerwacji. Dzięki temu cena rezerwacji się nie zwiększyła. Sprzeczne z doświadczeniem życiowym byłoby ustalenie, że powódka kupiła 2 loty transatlantyckie w tym samym kierunku, 2 dni pod rząd, na swoje nazwisko, podczas gdy z góry wiadome było, że nie uda się z obu skorzystać. Co więcej, nie byłoby to możliwe za pieniądze rządu 2 600 zł. Poza tym, gdyby nie zmiana w rezerwacji, to loty (...) i LO3 z 30 stycznia 2020 r. byłyby tytułowane wspólnie jako „Pierwszy lot”, podobnie jak tytułowane są loty LO4 i (...) z 26-27 marca 2020 r. z tej samej rezerwacji.

Po drugie, pozwanej został udzielony dwutygodniowy termin na ustosunkowanie się do tych konkretnych, wyszczególnionych przez przewodniczącego prowadzącego postępowanie przygotowawcze kwestii, połączony ze zobowiązaniem do podania wszystkich twierdzeń i dowodów istotnych dla rozstrzygnięcia sprawy pod rygorem pominięcia (koncentracja materiału procesowego oparta na art. 2053 § 2 k.p.c.). Pozwana, mimo zobowiązania, nie uznała za stosowne się do tego odnieść. A pytana była właśnie konkretnie o kwestie: faktu łączonej rezerwacji oraz odbycia podróży do C. lotem LO3 kolejnego dnia (k. 39). Jak wiadomo, łączą się z tym niekorzystne skutki dowodowe (art. 233 § 2 k.p.c.), polegające właśnie na tym, że stan faktyczny oceniany jest z uwzględnieniem zaoferowanego przez strony materiału i z uwzględnieniem niewykonania przez pozwaną zobowiązania. W przypadku tej konkretnie sprawy takie skutki są szczególnie uzasadnione, bowiem to pozwana, jako przewoźnik, dysponuje i z łatwością może przedstawić dokumentację, która rozwiewa wszelkie możliwe do wyobrażenia wątpliwości, jak chociażby takie, czy pasażer odbył podróż i jakim lotem – informacje te są bowiem automatycznie rejestrowane w systemie rezerwacyjnym A., z którego pozwana korzysta i ma do niego dostęp.

Po trzecie, pomijając już omówione wyżej klasyczne mechanizmy procesu cywilnego, w orzecznictwie (...) (wiążącym wszystkie sądy rozpatrujące sprawy oparte na prawie unijnym w każdym z państw członkowskich) przesądzono, że ewentualne nieodbycie lotu przez pasażera mimo posiadanej przez niego rezerwacji musi ewentualnie wykazać przewoźnik (wyrok C-756/18, cytowany zresztą przez pozwaną w sprzeciwie – notabene pozwana wyłuściła istotny w niniejszej sprawie fragment tego orzeczenia k. 24). Po wydaniu tego orzeczenia ostatecznie upadła w orzecznictwie sądowym, nieprzystająca do realiów życia koncepcja, w świetle której pasażer musi wykazać kartą pokładową, że odbył lot, na który miał rezerwację. Oczywiście bowiem jest, że pasażerowie najczęściej nie zbierają kart pokładowych, zatem skutkiem tej (niegdyś występującej w orzecznictwie niektórych sądów) koncepcji byłoby, że mimo rocznego terminu na dochodzenie roszczenia pasażer, który od razu, już w dniu lotu, nie zadba o udokumentowanie odbycia podróży, nie uzyska odszkodowania (ewentualnie, mógłby je uzyskać wszczynając skomplikowany proces sądowy i wnosząc o swoje przesłuchanie). Pozwana nie udowodniła, że powódka nie odbyła podróży. Nie złożyła listy pasażerów rejsów, o które była wyraźnie zobowiązana przez sąd, a załączony przez nią do sprzeciwu wydruk z systemu A., dotyczy zupełnie innych pasażerów (którzy, notabene, otrzymali od pozwanej loty alternatywne kolejnego dnia – jak wynika z tego wydruku). Po wytknięciu tego przez pełnomocnika powódki (k. 42), mimo upływu prawie 1,5 miesiąca (okres między pismem pełnomocnika powódki bezpośrednio doręczonym pełnomocnikowi pozwanej a wydaniem wyroku), pozwana nie zareagowała.

Reasumując, pozwana przyjęła taktykę, którą można streścić stwierdzeniem „skoro powódka nie dysponuje wszystkimi możliwymi dokumentami, to jako pozwana nie udostępni ich sądowi, licząc na uznanie twierdzeń powódki za nieudowodnione”. Taktyka ta z wyżej podanych przyczyn okazała się nieskuteczna, bo skuteczna być nie mogła – po pierwsze z uwagi na to, że dowody złożone przez powódkę były zupełnie wystarczające, po drugie dlatego, że inna ich ocena naruszałaby art. 233 § 1 i 2 k.p.c., po trzecie dlatego, że byłoby to sprzeczne z prawem unijnym.

Jeśli natomiast chodzi o nieudowodnienie twierdzeń – to można przypisać je pozwanej. Nie udowodniła bowiem swojego twierdzenia o „odstąpieniu od umowy przewozu” – cokolwiek by to miało znaczyć (szerzej do koncepcji „odstąpienia od umowy przewozu” sąd odniesie się w dalszej części uzasadnienia).

IV. Ocena prawna - lot powódki 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 przyjęć za pozwaną, że powódka nie skorzystała z rejsu alternatywnego i została w W.. Kwestia rzeczywistego odbycia podróży była bowiem irrelevantna, tym niemniej, mając na uwadze (niepodzielane przez sąd orzekający w tym składzie) poglądy wyrażone w 3 orzeczeniach sądów powszechnych powołanych przez pozwaną w sprzeciwie, 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 zaoferowanie albo niezaoferowanie zmienionego planu podróży spełniającego wynikające z ww. przepisu parametry (w szczególności planowana godzina przylotu według zaoferowanego zmienionego planu podróży, o czym świadczy wskazanie, że to „plan podróży” na umożliwiać dotarcie w danym czasie, nie może być późniejsza niż dwie godziny względem pierwotnej godziny przylotu).

Przekładając powyższe na grunt rozpoznawanej sprawy, planowana godzina przylotu powódki do C. zgodnie z zaoferowanym jej zmienionym planem podróży była o 24 godziny późniejsza niż planowana godzina przylotu zgodnie z pierwotnym planem podróży. Żeby pozwana nie była zobowiązana do zapłaty odszkodowania w świetle art. 5 ust. 1 lit. c pkt iii rozporządzenia 261/2004, musiałaby zaoferować powódcie lot, którego planowana godzina przylotu do C. oznaczona była najpóźniej na 21.50 – i to pozwana ewentualnie musiałaby zaoferowanie takiego planu podróży wykazać.

W razie odwołania lotu pasażer nie ma obowiązku korzystać z lotu alternatywnego. Zgodnie z art. 5 ust. 1 lit. a i c rozporządzenia 261/2004 przysługuje mu bowiem kumulatywnie zarówno zryczałtowane odszkodowanie (art. 5 ust. 1 lit. c w zw. z art. 7 ust. 1 rozporządzenia 261/2004), jak i – wedle wyboru pasażera – zwrot ceny biletu albo podróż rejsiem alternatywnym (art. 5 ust. 1 lit. a w zw. z art. 8 ust. 1 rozporządzenia 261/2004). Pasażer może więc nie korzystać z rejsu alternatywnego i żądać zwrotu ceny biletu – a jednocześnie zryczałtowanego odszkodowania. Koncepcja, że pasażer „odstępuje od umowy przewozu”, skoro nie korzysta z rejsu alternatywnego – jest jaskrawym naruszeniem ww. przepisów prawa unijnego, zmierzającym do pozbawienia pasażera przyznanych mu w prawie Unii Europejskim praw, a mówiąc ściślej – zmuszenia go do wyboru: albo zwrot ceny biletu, albo odszkodowanie – podczas gdy rozporządzenie daje mu prawo dochodzenia obu tych roszczeń kumulatywnie.

Pozwana jednak zdaje się niezasadnie uważać, 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 (reprezentowana przez tego samego pełnomocnika) w innym postępowaniu (prowadzonym 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). Przede wszystkim 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 zmiana 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). Nedorzeczność 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 powódkę (która nie zdążyła na rejs (...) z uwagi na opóźnienie poprzedniego rejsu pozwanej w ramach wspólnej rezerwacji), nieprzewożeniu powódki rejssem, na który miała rezerwację, odwołaniu jej 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, motywy 10 i 17), i akcentując kwestię, że przy zmianie planu podróży ma miejsce odwołanie „»ich« pierwotnie przewidzianego lotu” (wyrok C-83/10). Relewantne 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 powódkę przeniesiono na inny lot, w rozumieniu prawa unijnego wykładanego zgodnie z wiążącym orzecznictwem (...) jej (pierwotny) lot został odwołany i zaproponowano jej zmianę planu podróży w postaci innego lotu.

V. Odsetki

O odsetkach sąd orzekł zgodnie z art. 481 § 1 i 2 k.c., ustalając, że pozwana jest w opóźnieniu od upływu terminu na rozpatrzenie reklamacji. Skoro reklamacja została złożona 7 kwietnia 2020 r. (k. 10), to 30-dniowy termin upłynął przed datą, od której powódka dochodziła odsetek. Stąd roszczenie odsetkowe zostało uwzględnione w całości.

VI. 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).

Z.ądzenia:

- odnotować uzasadnienie,
- odpis wyroku z uzasadnieniem doręczyć pełnomocnikowi pozwanej adw. E. G. przez umieszczenie w portalu informacyjnym.

W., 18 października 2021 roku asesor sądowy M. J.