

Sygn. akt I C 5086/19

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

12 czerwca 2021 roku

**Sąd Rejonowy dla W. M.w W., I Wydział Cywilny
w składzie:**

Przewodniczący: asesor sądowy Łukasz Baranowski

po rozpoznaniu 12 czerwca 2021 roku w W.

na posiedzeniu niejawnym

sprawy z powództwa **E. P.**

przeciwko (...) Company z siedzibą w S. (Irlandia) reprezentowanemu przez (...) Company spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością Oddział w Polsce z siedzibą w W.

o zapłatę

I. odmawia odrzucenia pozwu;

II. zasądza od pozwanego (...) Company z siedzibą w S. (Irlandia) reprezentowanego przez (...) Company spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością Oddział w Polsce z siedzibą w W. na rzecz powoda E. P. kwotę 400,00 EUR (czterysta euro) wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od 3 grudnia 2019 roku do dnia zapłaty;

III. zasądza od pozwanego (...) Company z siedzibą w S. (Irlandia) reprezentowanego przez (...) Company spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością Oddział w Polsce z siedzibą w W. na rzecz powoda E. P. kwotę 1.117 zł (tysiąc sto siedemnaście złotych) tytułem zwrotu kosztów procesu, w tym kwotę 900 zł (dziewięćset złotych) tytułem zwrotu kosztów zastępstwa procesowego.

Sygn. akt I C 5086/19

ZARZĄDZENIE

Odpis wyroku doręczyć pełnomocnikom stron (bez pouczenia).

W., 12 czerwca 2021 roku

Sygn. akt I C 5086/19 upr

UZASADNIENIE

wyroku Sądu Rejonowego dla Warszawy-Mokotowa w W.

z 12 czerwca 2021 roku

Pozwem z 3 grudnia 2019 r. (data nadania pozwu w placówce pocztowej), wniesionym do tutejszego Sądu, powód E. P. wniósł o zasądzenie od (...) Company z siedzibą w S. (Irlandia) reprezentowanej przez (...) Company spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością Oddział w Polsce z siedzibą w W. na swoją rzecz kwoty 400 euro wraz z odsetkami

ustawowymi za opóźnienie od dnia wniesienia pozwu do dnia zapłaty oraz kosztami postępowania, w tym kosztami zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

W uzasadnieniu pozwu powód wskazał, że zawarł z pozwaną linią lotniczą umowę przewozu, na podstawie, której 30 czerwca 2019 r. miał odbyć podróż z lotniska w K. do lotniska T. O. L. we Francji. Powód podał, że lot został opóźniony o ponad trzy godziny, a zatem nabył on w stosunku do pozwanego roszczenie o zapłatę odszkodowania na podstawie art. 7 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy pasażerom w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylającego rozporządzenie (EWG) nr 295/91. 19 września 2019 r. pozwany został wezwany do zapłaty należnej kwoty, czego nie uczynił.

(pozew – k. 2-3)

W odpowiedzi na pozew (...) Company z siedzibą w S. (Irlandia) reprezentowany przez (...) Company spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością Oddział w Polsce z siedzibą w W. wniósł o oddalenie powództwa w całości oraz o zasądzenie na swoją rzecz zwrotu kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego.

W pierwszej kolejności pozwany podniósł jednakże zarzut braku jurysdykcji tutejszego Sądu krajowego i z tego względu wniósł o odrzucenie pozwu w całości. Pozwany podniósł także zarzut niedopuszczalności drogi sądowej, z uwagi na to, że powód przed wytoczeniem powództwa nie wyczerpał drogi reklamacyjnej, co więcej nie wykazał, że kontaktował się z pozwanym osobiście, co wynika z treści klauzuli 15.2. Ponadto pozwany powołał się na art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 i brak odpowiedzialności za opóźnienie lotu w związku z zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności. Podniósł on, że lot z 30 czerwca 2019 r. został opóźniony z uwagi na fakt, iż bezpośrednio poprzedzający go lot w rotacji zderzył się w trakcie lotu z ptakiem. To zaś wywołało konieczność szczegółowego sprawdzenia maszyny przed wysłaniem w dalsze zaplanowane rejsy przez inżyniera posiadającego specjalne uprawnienia do dokonywania niezbędnej weryfikacji, a w konsekwencji konieczności zmiany samolotu.

(odpowiedź na pozew – k. 29-31v.)

Powód w replice na odpowiedź na pozew podtrzymał dotychczasowe stanowisko w sprawie. Wskazał, że podniesione przez pozwaną argumenty należy uznać za całkowicie nieuzasadnione jak również pozbawione podstaw faktycznych i prawnych. Odnosząc się do dokumentacji załączonej przez pozwanego na okoliczność wystąpienia nadzwyczajnych okoliczności powód wskazał, że jest to jedynie wewnętrzna dokumentacja prowadzona przez pozwanego, w związku z czym nie przesądza o braku zasadności roszczenia. Nie można na jej podstawie stwierdzić czy przedmiotowy lot został opóźniony ze względów niezależnych od przewoźnika. Ponadto, w ocenie powoda uszkodzenie samolotu w następstwie uderzenia ptaka wpisuje się w zwykłą działalność pozwanej, co w konsekwencji prowadzi do uznania że ww. zdarzenie nie jest okolicznością nadzwyczajną, zwalniającą pozwanego z odpowiedzialności. Powód wskazał także, że zgodnie z raportem (...) dotyczącym historii maszyny, lotem bezpośrednio poprzedzającym był lot z dnia 29 czerwca 2019 r. z S. do K.. Samolot wylądował w K., bez znaczącego opóźnienia, o godz. 00:13. Tym samym od momentu lądowania, w trakcie którego miało dojść do zdarzenia, do planowanego lotu upłynęło 7godzin i 27 minut. Był to czas wystarczający do usunięcia ewentualnej usterki, zwłaszcza bez potrzeby sięgania po pomoc inżyniera z lotniska w S.. W razie jednak uznania zasadności argumentacji pozwanego, powód wniósł o nieobciążanie go kosztami procesu.

(replika powoda na odpowiedź na pozew – k. 74-79)

Pozwany w odpowiedzi na replikę powoda podtrzymał dotychczasowe stanowisko w sprawie. Ponownie wskazał, że bezpośrednią przyczyną opóźnienia lotu, którego dotyczy sprawa był fakt, że bezpośrednio poprzedzający go lot w rotacji zdarzył się w trakcie lotu z ptakiem. To zaś wywołało konieczności sprawdzenia maszyny przed wysłaniem jej w dalsze rejsy. Pozwany powołał się na powszechny znany fakt, jakim jest latanie samolotów w rotacji. Pozwany zaprzeczył twierdzeniom powoda, iż dokument – raport inżynierski pochodzi od pozwanego i jako taki nie stanowi miarodajnego dowodu jakoby skarżony lot doznał opóźnienia z przyczyn nadzwyczajnych. W ocenie pozwanego

niezgodne z zasadami logicznego rozumowania było uznanie, że istnieje bardziej obiektywne źródło informacji o operacjach lotniczych wykonywanych przez pozwanego niż system kontroli operacji lotniczych samego pozwanego.

(pismo pozwanego na replikę powoda - k. 87-88)

Sąd Rejonowy ustalił, co następuje:

Powód E. P. miał zaplanowany na 30 czerwca 2019 r. lot o numerze rejsu (...) z lotniska w K. do lotniska T. O. L. we Francji. Lot ten miał być realizowany przez pozwanego przewoźnika (...) Company z siedzibą w S. (Irlandia). Powód zakupił bilet i stanął się w odpowiednim czasie przed wylotem. Lot powoda został opóźniony o ponad trzy godziny.

(bezsporne a ponadto dowód: karta pokładowa k. 5, potwierdzenie rezerwacji – k. 6, potwierdzenie opóźnienia lotu – k. 8)

Zgodnie z Ogólnym Regulaminem P. R. (dalej (...)), o ile konwencja, przepisy obowiązującego prawa lub umowa przewozu lotniczego zawarta z pozwanym, jako przewoźnikiem, ogólne warunki przewozu i regulamin podlegają interpretacji prawa irlandzkiemu i wszelkie spory wynikające lub związane z umową przewozu będą podlegały jurysdykcji irlandzkich sądów (art 2.4. (...)).

Zgodnie z art. 15.2.2 roszczenia o odszkodowanie dochodzone na podstawie Rozporządzenia UE 261/2004 będą zgłaszane przez pasażerów bezpośrednio do R., który udzieli im odpowiedzi bezpośrednio w terminie 28 dni albo w terminie przewidzianym przez prawo właściwe (którykolwiek termin jest krótszy), zanim jeszcze pasażerowie zaangażują osoby trzecie do zgłaszania roszczeń w ich imieniu. R. nie rozpatrzy roszczenia zgłoszonego przez osoby trzecie, jeśli pasażer nie zgłosił wcześniej roszczenia bezpośrednio do R. i nie dał R. czasu na odpowiedź zgodnie z art. 15.2.2. (15.2.3)

(dowód: (...) k. 42-59)

Pismem z 19 września 2019 r. pełnomocnik reprezentujący powoda, wezwał pozwanego do zapłaty kwoty 400 euro w terminie 7 dni, jednakże bezskutecznie.

(dowód: wezwanie do zapłaty – k. 100-101)

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie wyżej wskazanych dowodów złożonych do akt sprawy, których autentyczność i zgodność z rzeczywistym stanem rzeczy nie budziła wątpliwości oraz na podstawie twierdzeń przyznanych wprost i niezaprzeczonych przez strony, na podstawie art. 229 k.p.c. i 230 k.p.c. Pozostałe przedłożone przez strony dowody Sąd pominął, jako zbędne dla wydania rozstrzygnięcia.

Sąd zważył, co następuje:

Powództwo zasługiwało na uwzględnienie w całości.

W niniejszej sprawie powód domagał się odszkodowania w wysokości 400 euro z tytułu opóźnionego lotu. W sprawie bezsporne było, że E. P. miał odbyć lot samolotem pozwanej spółki (lot nr (...)) w dniu 30 czerwca 2019 r., na trasie K. – L. (Francja), który został opóźniony. Zgłoszone roszczenie powód opierał na przepisach rozporządzenia nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 roku ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylającego rozporządzenie nr 295/91 (dalej: „rozporządzenie nr 261/04”).

W pierwszej kolejności należało dokonać oceny podniesionego przez pozwanego zarzutu braku jurysdykcji krajowej tutejszego Sądu.

Art. 1099 § 1 k.p.c. stanowi, że brak jurysdykcji krajowej sąd bierze pod rozwagę z urzędu w każdym stanie sprawy. W razie stwierdzenia braku jurysdykcji krajowej sąd odrzuca pozew lub wniosek, z tym zastrzeżeniem, że poddanie

jurysdykcji sądów polskich spraw może nastąpić również przez wdnanie się w spór, co do istoty sprawy, jeżeli pozwany nie podniesie zarzutu braku jurysdykcji krajowej, oraz jeżeli strony zawarły umowę wyłączającą jurysdykcję sądów polskich, jeżeli pozwany nie podniesie zarzutu braku jurysdykcji krajowej.

Punktem wyjścia do rozważań dotyczących jurysdykcji krajowej było ustalenie, że przedmiotowa umowa przewozu została zawarta z konsumentem. Okoliczność ta ma istotne znaczenie, bowiem konsumentowi będącemu słabszą stroną stosunku prawnego zawartego z przedsiębiorcą, przysługuje szczególna ochrona przewidziana w art. 385¹ i n. k.c.

Pozwany wskazywał, iż podstawę wyłączenia jurysdykcji krajowej miały stanowić zapisy postanowień art. 2.4. (...), zgodnie, z którymi w braku odmiennych postanowień wynikających z Konwencji lub obowiązującego prawa, umowa przewozu zawarta przewoźnikiem, ogólne warunki przewozu oraz regulamin, podlegają interpretacji zgodnie z przepisami prawa irlandzkiego i wszelkie spory wynikające lub związane z umową przewozu będą podlegały jurysdykcji irlandzkich sądów.

Należy podkreślić, że powołane postanowienie umowy stron już w swej treści zawiera wskazanie, że ma ono zastosowanie tylko przy braku odmiennych uregulowań wynikających z obowiązującego prawa. W konkluzji w pierwszej kolejności należało zbadać, czy obowiązujące przepisy prawa nie sprzeciwiały się takiemu zdefiniowaniu jurysdykcji, a w szczególności, czy rzeczony zapis mógł skutecznie wiązać konsumenta w świetle przepisów o niedozwolonych postanowieniach umownych, w tym w świetle regulacji art. 385³ pkt 23 k.c. stanowiącego, że w razie wątpliwości uważa się, że niedozwolonymi postanowieniami umownymi są te, które w wyłączają jurysdykcję sądów polskich lub poddają sprawę pod rozstrzygnięcie sądu polubownego polskiego lub zagranicznego albo innego organu, a także narzucają rozpoznanie sprawy przez sąd, który wedle ustawy nie jest miejscowo właściwy. Do uznania, że dane postanowienie jest niedozwolone, oczywiście konieczne jest wykazanie, że spełnia ono przesłanki z art. 385¹ k.c. (test abuzywności).

A. postanowienia umownego wiąże się ze spełnieniem łącznie czterech warunków, tj. zawarcia umowy z konsumentem, brakiem indywidualnego uzgodnienia jego treści, ukształtowaniem praw i obowiązków konsumenta w sposób sprzeczny z dobrymi obyczajami oraz rażąco naruszający jego interesy, a także niemożnością jego klasyfikacji, jako postanowienia sformułowanego jednoznacznie, a odnoszącego się do głównych świadczeń stron.

Co do pierwszego z powyższych warunków, nie budzi wątpliwości Sądu, że w świetle art. 22¹ k.c. konsument zawarł z przedsiębiorcą czynność prawną niezwiązaną z jego działalnością gospodarczą lub zawodową.

W dalszej mierze wskazać należy, że istotą umowy przewozu jest zobowiązanie się przewoźnika w zakresie działalności swego przedsiębiorstwa do przewiezienia za wynagrodzeniem osób lub rzeczy (art. 744 k.c.). Główne świadczenia stron, w zakresie niniejszej umowy polegały, zatem na zapłacie ceny biletu i przewiezieniu osób. Tak, więc oceniane pod kątem abuzywności postanowienie wyłączające jurysdykcję krajową nie dotyczyło głównych świadczeń stron.

W oparciu o zgromadzone dowody nie sposób także wnioskować, że sporne postanowienie było z konsumentem uzgodnione indywidualnie. Przesądza o tym sama procedura zakupu biletu drogą internetową, jakiej dokonał pasażer. Do sfinalizowania transakcji i zapłaty ceny musiał on najpierw potwierdzić, poprzez zaznaczenie właściwego okienka, że zna i akceptuje ogólny regulamin przewozu (...). Sam fakt zatwierdzenia przez pasażera regulaminu nie świadczył o tym, że treść postanowienia wyłączającego możliwość dochodzenia roszczeń przed sądem polskim była z nim indywidualnie uzgodniona. Warto przy tym podkreślić, że o abuzywności postanowienia umownego decyduje jego treść, a nie sposób inkorporowania treści wzorca do umowy. Zasadnicze znaczenie należy, więc przypisać ocenie ukształtowania w tym postanowieniu praw i obowiązków konsumenta.

Sprzeczne z dobrymi obyczajami jest takie postępowanie, które jest pozbawione szacunku do konsumenta, jest nielejalne, prowadzi do naruszenia stanu równowagi kontraktowej pomiędzy stronami (por. M. Bednarek, w: System PrPryw, t.5,2013, s.767). Sprzeczność z dobrymi obyczajami będzie występować w sytuacji, gdy dane postanowienie

umowne narusza stan równowagi kontraktowej pomiędzy przedsiębiorcą a konsumentem (por. Sikorski/Ruchała Kodeks cywilny. Tom I. Komentarz do art. 1-449¹¹, red. prof. dr hab. Maciej Gutowski, 2016, C.H. Beck Wydanie 1).

Rażące naruszenie interesów konsumenta ma miejsce wówczas, gdy postanowienie umowne znacząco odbiega od uczciwego sposobu ukształtowania praw i obowiązków stron umowy. By stwierdzić rażące naruszenie interesów konsumenta należy zbadać, w jakim zakresie zawarta umowa stawia konsumenta w mniej korzystnej sytuacji. Ustalenie zaś czy zachodzi sprzeczność z dobrymi obyczajami musi opierać się na wyważeniu czy przedsiębiorca traktujący konsumenta w sposób sprawiedliwy i słuszny mógłby racjonalnie spodziewać się, że konsument zgodziłby się na sporne postanowienie wzorca w drodze negocjacji indywidualnych (wyr. ETS z 14.3.2013 r. w sprawie C-415/11, Aziz, pkt 68 i 69, powołany za P. Mikłaszewicz, Kodeks cywilny. Komentarz, red. de Konrad Osajda, 2015, C.H.Beck, Wydanie 13).

Zgodnie z art. 385¹ § 3 k.c. nie są indywidualnie uzgodnione te postanowienia, które zostały przejęte z wzorca zaproponowanego przez kontrahenta. W sprawie niniejszej było oczywiste, że konsument nie miał wpływu na ustalenie treści regulaminu, stworzonego przez przewoźnika na długo przed zawarciem z nim umowy. Warunkiem koniecznym zawarcia umowy przewozu i zakupu biletu, było uprzednie zaznaczenie okienka o znajomości i akceptacji ogólnych warunków regulaminu (...), który nie podlegał negocjacom, ani zmianom. Konsument nie miał, zatem żadnego wpływu na jego treść, nie mogąc jednocześnie modyfikować spornego postanowienia.

W ocenie Sądu klauzula umowna poddająca spory wynikające z umowy przewozu zawartej przez konsumenta z przewoźnikiem sądom irlandzkim, co do roszczeń dochodzonych na podstawie Rozporządzenia UE 261/2004, wyłączając jurysdykcję krajową nie wiąże konsumenta, jeżeli nie była z nim indywidualnie negocjowana. Takie postanowienie umowne ogranicza, bowiem prawo konsumenta do wystąpienia z powództwem poprzez ograniczenie możliwości wyboru sądu właściwego do rozpoznania sporu. Powoduje to znaczącą nierównowagę praw i obowiązków stron ze szkodą dla konsumenta, który chcąc dochodzić roszczeń od przewoźnika, zostaje zmuszony do wytoczenia powództwa w sądzie oddalonym geograficznie i w języku obcym, podczas gdy przewoźnik, chcąc dochodzić roszczeń od konsumenta może złożyć pozew w sądzie właściwym z uwagi na swoją siedzibę i we własnym języku. W takiej sytuacji dochodzenie roszczeń przez konsumenta jest bardziej utrudnione, niż dochodzenie roszczeń przez przedsiębiorcę. Takie postanowienie umowne wyłączające jurysdykcję krajową, stanowiące w myśl powyższych ustaleń niedozwoloną klauzulę umowną, jest również sprzeczne z wyrokiem Trybunału Sprawiedliwości UE z 9 lipca 2009 r. (sygn. akt C-204/08). Trybunał zauważył, że w przypadku przewozu lotniczego osób pomiędzy państwami członkowskimi, dokonywanego na podstawie umowy zawartej z jednym przedsiębiorstwem lotniczym będącym rzeczywistym przewoźnikiem, sądem właściwym do rozpoznania powództwa o odszkodowanie, jest według wyboru powoda, sąd w okręgu, którego znajduje się miejsce odlotu, albo sąd w okręgu którego znajduje się miejsce przylotu samolotu, uzgodnione w umowie.

Mając powyższe na uwadze uznać należało, że z mocy art. 385¹ § 1 i 2 k.c. omawiany zapis nie wiązał konsumenta, który zawarł umowę przewozu. Ustalenie to prowadzi do wniosku, że klauzula umowna poddająca spory wynikające z umowy przewozu sądom irlandzkim jest bezskuteczna w stosunku do powoda – konsumenta. Skoro przedmiotowy zapis nie wiąże powoda, to z tych względów Sąd odmówił odrzucenia pozwu, o czym orzekł w punkcie I. wyroku.

W dalszej kolejności należało rozważyć trafność zarzutu niedopuszczalności drogi sądowej.

Pozwany, powołując się na art. 205c ust. 1 ustawy prawo lotnicze wskazywał, iż pozew powinien zostać odrzucony z uwagi na tymczasową niedopuszczalność drogi sądowej, bowiem powód nie wyczerpał postępowania reklamacyjnego, w szczególności za wyczerpanie tego trybu nie może zostać uznane złożenie przez powoda wezwania do zapłaty.

Zgodnie z w/w przepisem, dochodzenie roszczeń majątkowych wynikających m.in. z przepisów rozporządzenia nr 261/2004/WE, przysługuje pasażerowi po wyczerpaniu postępowania reklamacyjnego. Postępowanie reklamacyjne uważa się za wyczerpane w przypadku, gdy przewoźnik lotniczy, organizator turystyki albo sprzedawca biletów

rozpatrzył reklamację albo upłynął termin do jej rozpatrzenia. Reklamacja powinna być rozpatrzona w terminie 30 dni od dnia jej złożenia (ust. 2).

Sąd podzielił argumentację powoda i uznał, że wezwanie do zapłaty skierowane do pozwanego spełniało wymogi z art. 205c ust. 1 ustawy prawo lotnicze. W piśmie tym wskazano wysokość dochodzonej kwoty oraz zarzucono nieprawidłowe wykonanie usługi przewozu. Pozwany nie kwestionował, iż otrzymał w/w wezwanie do zapłaty i że od tego momentu do dnia wniesienia pozwu upłynęło 30 dni. Należało zatem przyjąć, iż powód wyczerpał tryb reklamacyjny.

Pozwany zarzucał także, że rzeczona reklamacja została złożona przez pośrednika, a nie bezpośrednio przez pasażera, co narusza zasady zawarte w art. 15.2.2 i 15.2.3 (...). Odnosząc się do tej kwestii Sąd uznał, że postanowienia objęte art. 15.2.2 oraz 15.2.3 (...), jako sprzeczne z bezwzględnie obowiązującymi przepisami prawa polskiego, są nieważne.

Zgodnie z art. 95 § 1 k.c. z zastrzeżeniem wyjątków w ustawie przewidzianych albo wynikających z właściwości czynności prawnej, można dokonać czynności prawnej przez przedstawiciela. Z kolei w myśl art. 95 § 2 k.c. czynność prawna dokonana przez przedstawiciela w granicach umocowania pociąga za sobą bezpośrednio skutki dla reprezentowanego. Umocowanie do działania w cudzym imieniu może się przy tym opierać, stosownie do art. 96 k.c., albo na ustawie (przedstawicielstwo ustawowe), albo też na oświadczeniu reprezentowanego (pełnomocnictwo). Analiza powyższych przepisów prowadzi do wniosku, że wyłączenie możliwości działania przez pełnomocnika może wynikać jedynie bądź to z ustawy (np. art. 944 § 2 k.c. odnoszący się do sporządzenia testamentu), bądź też z właściwości czynności prawnej. Nie ulega wątpliwości, że brak jest przepisu, który wyłączałby prawo do działania przez przedstawiciela w przypadku roszczeń związanych z opóźnieniem/odwołaniem lotu. Nie sprzeciwia się temu również właściwość tego typu czynności prawnych. Prowadzi to do wniosku, że ograniczenie możliwości działania przez pełnomocnika przewidziane w spornym regulaminie jest nieważne ze względu na swoją sprzeczność z ustawą (art. 58 § 1 k.c. w zw. z art. 58 § 3 k.c.). W konsekwencji pozwana spółka po otrzymaniu wezwania do zapłaty od pełnomocnika powoda zobowiązana była do uiszczenia należności na wskazany w tym wezwaniu numer konta bankowego, zaś ewentualna odmowa w oparciu o postanowienia regulaminu była nieuprawniona.

W tych okolicznościach Sąd nie miał jakichkolwiek wątpliwości, że złożenie przez powoda wezwanie do zapłaty oraz bezskuteczny upływ 30 dniowego terminu uprawniał powoda do wystąpienia z powództwem, zaś zarzut niedopuszczalności drogi sądowej jest chybiony. Jedynie na marginesie należy zwrócić uwagę, iż postanowienie Sądu Okręgowego w Warszawie z 15 maja 2020 r., które przywołał pozwany na poparcie swojej argumentacji dotyczyło zgola odmiennego stanu faktycznego. Przywołane orzeczenie odnosiło się do sytuacji, gdzie powodem był podmiot, który nabył wierzycelność od konsumentów, którzy byli pasażerami. Nie zainicjowali oni postępowania reklamacyjnego, w tym chociażby poprzez złożenie wezwania do zapłaty, natomiast wezwanie takie wystosował dopiero nabywca wierzycelności. Sąd uznał m.in., iż reklamacja powinna pochodzić bezpośrednio od pasażerów. Taka sytuacja nie miała natomiast miejsca w niniejszej sprawie, gdzie zarówno pozew, jak i wezwanie do zapłaty, stanowiące reklamację, złożył pasażer.

Strony postępowania łączyła umowa przewozu osób, uregulowana w art. 774-778 k.c. Zgodnie z treścią przywołanych przepisów, przez umowę przewozu przewoźnik zobowiązuje się w zakresie działalności swego przedsiębiorstwa do przewiezienia za wynagrodzeniem osób lub rzeczy. Do przewozu osób drogą lotniczą zastosowanie mają również przepisy ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze oraz przepisy prawa unijnego.

W niniejszej sprawie powód oparł swoje roszczenie na regulacji zawartej w Rozporządzeniu (WE) nr 261/2004. W myśl art. 5 ust. 1 lit. c Rozporządzenia w przypadku dużego opóźnienia lotu pasażerowie, których to opóźnienie dotyczy mają prawo do odszkodowania od obsługującego przewoźnika lotniczego, zgodnie z art. 7, chyba że:

- zostali poinformowani o odwołaniu co najmniej dwa tygodnie przed planowym czasem odlotu; lub

- zostali poinformowani o odwołaniu w okresie od dwóch tygodni do siedmiu dni przed planowym czasem odlotu i zaoferowano im zmianę planu podróży, umożliwiającą im wylot najpóźniej dwie godziny przed planowym czasem odlotu i dotarcie do ich miejsca docelowego najwyżej cztery godziny po planowym czasie przylotu; lub

- zostali poinformowani o odwołaniu w okresie krótszym niż siedem dni przed planowym czasem odlotu i zaoferowano im zmianę planu podróży, umożliwiającą im wylot nie więcej niż godzinę przed planowym czasem odlotu i dotarcie do ich miejsca docelowego najwyżej dwie godziny po planowym czasie przylotu.

Stosownie do art. 7 ust. 1 rozporządzenia pasażerowie otrzymują odszkodowanie w wysokości:

a) 250 EUR dla wszystkich lotów o długości do 1.500 kilometrów,

b) 400 EUR dla wszystkich lotów wewnątrzspółnotowych dłuższych niż 1.500 kilometrów i wszystkich innych lotów o długości od 1.500 do 3.500 kilometrów,

c) 600 EUR dla wszystkich innych lotów niż loty określone w lit. a) lub b).

Przy określeniu odległości, podstawą jest ostatni cel lotu, do którego przybycie pasażera nastąpi po czasie planowanego przylotu na skutek opóźnienia spowodowanego odmową przyjęcia na pokład lub odwołaniem lotu.

Pozwany powołał się jednak na zaistnienie nadzwyczajnych okoliczności wyłączających jego odpowiedzialność, jako przewoźnika, o których mowa w art. 5 ust. 3 Rozporządzenia (WE) nr 261/2004. W literaturze przedmiotu pojęcie „pojęcie nadzwyczajnych” okoliczności ma charakter ocenny i nieostry. Podkreśla się ponadto, że w momencie, gdy przewoźnik lotniczy odwołuje się do tego pojęcia, powinien szczegółowo i przekonująco uzasadnić taką konieczność (Zob. A. Chodorowska, Ochrona konsumenta, § 3). Pojęcie nadzwyczajnych okoliczności powinno być interpretowane w sposób ścisły, gdyż wprowadza ono odstępstwo od ogólnej zasady rekompensaty pasażerów za odwołanie lotu. Stąd wskazuje się, że aby przewoźnik lotniczy mógł ograniczyć swoje zobowiązania wobec pasażerów, musi udowodnić, iż zaszła nadzwyczajna okoliczność oraz związek przyczynowy między tą okolicznością, a odwołaniem lotu. Ponadto przewoźnik lotniczy musi udowodnić, iż nie można było uniknąć tego zdarzenia, pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków. Te trzy przesłanki muszą zostać spełnione łącznie.

Pozwany, jako okoliczność wyłączającą jego odpowiedzialność powołał się na zderzenie ptaka z samolotem wykonującym lot poprzedzający przed spornym lotem, wykonywanym w rotacji.

W pierwszej kolejności należało zauważyć, iż jedynym dowodem mającym świadczyć o awarii samolotu na skutek zderzenia z ptakiem był w istocie (...) raport (raport inżynierski) – dokument wytworzony przez pracownika pozwanego, który został w całości zakwestionowany przez powoda (k. 78). W tych okolicznościach, rzeczą pozwanego było wykazanie dalszej inicjatywy dowodowej, np. zawnioskowanie o przesłuchanie pracownika pozwanego sporządzającego raport, bądź innych świadków, którzy zajmowali się awarią, by udowodnić jej zaistnienie oraz przebieg. Tymczasem pozwany zaniechał zawnioskowania dalszych dowodów, wskazując iż raport ten jest najbardziej obiektywnym źródłem informacji o operacjach lotniczych pozwanego. Należy zwrócić uwagę, iż w niniejszym postępowaniu obowiązują ogólne reguły dowodzenia. Raport, jako pochodzący od pozwanego, potraktować zatem należało jako stanowisko strony. Wobec zakwestionowania tego stanowiska przez stronę przeciwną, rzeczą pozwanego było powołanie innych dowodów na zasadność swojego stanowiska.

Gdyby jednak nawet przyjąć, że pozwany udowodnił, że miało miejsce zderzenie z ptakiem, Sąd uznał, iż na gruncie niniejszej sprawy nie stanowiło to okoliczności nadzwyczajnej, pozwalającej zwolnić pozwaną Spółkę z obowiązku wypłaty odszkodowania, zgodnie z ww. art. 5 ust. 3 Rozporządzenie (WE) 261/2004.

Zastosowanie w danej sprawie powyższego artykułu wymagało dokonania oceny, czy środki faktyczne i prawne jakimi dysponuje przewoźnik lotniczy, pozwalały na skuteczne zapobieżenie wystąpieniu stwierdzonych nieprawidłowości. Jeżeli przewoźnik podejmował czynności w celu usunięcia przeszkody i były to działania mieszczące się w zakresie

jego faktycznych i prawnych możliwości, to należało je traktować jako środki racjonalne. Natomiast w przypadku, gdy przyczyna opóźnienia lotu miała charakter zewnętrzny, czyli nie wynikała z normalnego sposobu funkcjonowania przewoźnika oraz nie mieściła się w zakresie działań racjonalnych, których przewoźnik nie mógł usunąć, to zachodziły przesłanki wymienione w art. 5 ust. 3 ww. Rozporządzenia. Podkreślić należy, że sformułowanie "nadzwyczajne okoliczności" jest wprawdzie pojęciem nieostrym, ocennym, niemniej w słownictwie potocznym powszechnie rozumiane jest jako pojęcie dotyczące okoliczności wykraczających ponad przeciętność w danych stosunkach. Na gruncie przewozów lotniczych w orzecznictwie przyjmuje się, że oznacza ono zdarzenie, które nie wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego, a także nie poddaje się jego skutecznej kontroli, ze względu na swój charakter lub źródło. Jako nadzwyczajne okoliczności mogą być traktowane tylko takie okoliczności, które nie znajdują się pod kontrolą przewoźnika lotniczego, bez względu na ich charakter i wagę (por. wyrok Trybunał Sprawiedliwości z dnia 4 maja 2017 roku, w sprawie C- (...), LEX; wyrok WSA z dnia 23 kwietnia 2014 roku, sygn. VII SA/WA 2461/13, LEX nr 1486631).

Mając na uwadze powyższe Sąd doszedł do wniosku, iż zderzenie ptaka z samolotem nie nosi cech nadzwyczajnych okoliczności, tj. „wykraczających poza przeciętność”. Bowiern tego rodzaju sytuację zdarzają się w lotnictwie na tyle często, że stanowią część zwykłej działalności przewoźnika. Świadczy o tym chociażby fakt, iż tego typu zdarzenia uwzględniane są przy projektowaniu samolotów i zarządzaniu portami lotniczymi, a także brane są pod uwagę w różnych fazach lotu pod kątem ewentualnego niebezpieczeństwa z tym związanego. Zagrożenie związane ze zwierzętami, a szczególnie ptactwem, w ramach działalności polegającej na transporcie lotniczym jest zjawiskiem dobrze znanym i w pełni dostrzegalnym przez podmioty świadczące usługi w tym zakresie. Zatem ewidentnie przedmiotowe zdarzenie wpisuje się w normalną działalność przewoźnika, dlatego nie można było uwzględnić zarzutów strony pozwanej, że jest to okoliczność nadzwyczajna wyłączająca jej odpowiedzialność za opóźniony lot powoda.

Ponadto, gdyby nawet uznać zderzenie ptaka z samolotem za okoliczność nadzwyczajną, to w świetle art. 5 ust. 3 ww. Rozporządzenia, dla odmowy wypłaty odszkodowania nie jest wystarczające samo zaistnienie nadzwyczajnego zdarzenia, ale także na przewoźniku ciąży obowiązek wykazania, że podjął on wszelkie racjonalne środki w celu uniknięcia znacznego opóźnienia lotu. Zadaniem przewoźnika lotniczego – w obliczu nadzwyczajnych okoliczności, takich jak chociażby zderzenie z ptakiem – jest podjęcie dostosowanych do sytuacji środków, przy użyciu wszystkich zasobów ludzkich i materialnych oraz środków finansowych, jakimi dysponuje, w celu uniknięcia, o ile to tylko możliwe, odwołania lub znacznego opóźnienia lotów. Dopiero w sytuacji, gdy przewoźnik wykaże, że podjął ww. środki, jest on zwolniony z obowiązku wypłaty odszkodowania na podstawie art. 7 ww. Rozporządzenia.

W okolicznościach rozpatrywanej sprawy strona pozwana, mimo ciążącego na niej obowiązku dowodowego, nie wykazała, że podjęła dostosowane do sytuacji niezbędne środki, przy użyciu wszystkich zasobów ludzkich i materialnych oraz środki finansowe, jakimi wówczas dysponowała, w celu uniknięcia, o ile to tylko możliwe, znacznego opóźnienia lotu, którego pasażerem był powód. Strona pozwana w zasadzie ograniczyła się wyłącznie do stwierdzenia, że po zderzeniu samolotu z ptakiem konieczne było przeprowadzenie inspekcji samolotu i kontroli maszyny przed dalszym rejsiem, co musiało zostać wykonane przez osobę posiadającą stosowne uprawnienia. Strona pozwana nie wykazała, że w tamtym momencie nie posiadała żadnych możliwości zorganizowania transportu zastępczego, aby zapobiec opóźnieniu następnego lotu, którym to podróżować miał powód. Należy zauważyć, iż samolot, po zderzeniu z ptakiem wylądował o godzinie 00:13 (k. 78, okoliczność niezaprzeczona przez pozwaną). Do planowanego lotu powoda było ponad 7 godzin. Strona pozwana nie udowodniła, iż opóźnienie nastąpiłoby niezależnie od wszelkich podjętych wówczas działań związanych z planowaniem rotacji samolotów i prowadzoną działalnością lotniczą. Sąd uznał, że skoro to właśnie na stronie pozwanej spoczywał obowiązek wykazania zaistnienia przesłanek z art. 5 ust. 3 ww. Rozporządzenia, to brak dowodów w tym zakresie uzasadniał uwzględnienie roszczenia powoda.

Jedynie na marginesie wskazać należy, iż Sąd nie uznał za wiarygodne stanowiska pozwanego, iż do naprawy usterki po zderzeniu z ptakiem konieczne było przybycie pracownika pozwanej z lotniska w S. w Wielkiej Brytanii. Do wykrycia usterki doszło na lotnisku w K., a pozwany nie wykazał, żeby nie dysponowano na tym lotnisku możliwościami techniczno-personalnymi do podjęcia działań koniecznych do ustalenia rozmiaru usterki i jej niezwłocznego

naprawienia. Co prawda, w raporcie inżynierskim powołano się na to, że wszystkie prace konserwacyjne muszą być certyfikowane przez odpowiednio licencjonowanego inżyniera i następnie zatwierdzone przez organizację serwisową posiadającą odpowiednią licencję, co wynikać miało z warunków zgody otrzymanej przez pozwaną od I. A., jednakże pozwany nie przedstawił dokumentu przedmiotowej „zgody”, a zatem niemożliwa była weryfikacja jego twierdzeń w tym zakresie. Dodatkowo, na co słusznie zwrócił uwagę powód, raport inżynierski nie dostarcza żadnych informacji w zakresie dokładnego momentu rozpoczęcia badań technicznych.

Mając powyższe na uwadze, z uwagi na brak należytej inicjatywy dowodowej pozwanego, uznać należało, iż w sprawie nie zaszyły nadzwyczajne okoliczności, uwalniające pozwanego od odpowiedzialności za opóźnienie lotu.

W przedmiotowej sprawie niekwestionowany pozostawał fakt, że lot nr (...) został opóźniony o ponad trzy godziny.

Nie budziło przy tym wątpliwości, że przedmiotowy lot objęty jest rozporządzeniem gdyż dotyczył on pasażerów odlatujących z lotniska znajdującego się w Państwie Członkowskie (Polska), a odległość liczona metodą po ortodromie, pomiędzy lotniskiem w K., a portem lotniczym w L. (Francja) wynosiła mniej powyżej 1.500 kilometrów (1687 km). Uwzględniając, zatem przedstawioną argumentację, stwierdzić należało, że powodowi przysługiwało zryczałtowane odszkodowanie za opóźnienie lotu w kwocie 400 euro, stosownie do art. 7 ust. 1 lit b w zw. z art. 5 ust. 1 lit c Rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r.

Z tych względów orzeczono jak w punkcie II. wyroku.

Uzasadnione było również żądanie powoda w zakresie odsetek za opóźnienie w spełnieniu wskazanego świadczenia. W myśl art. 481 § 1 k.c. jeżeli dłużnik opóźnia się ze spełnieniem świadczenia pieniężnego, wierzyciel może żądać odsetek za czas opóźnienia, chociażby nie poniósł żadnej szkody i chociażby opóźnienie było następstwem okoliczności, za które dłużnik odpowiedzialności nie ponosi. W ocenie Sądu nie budzi wątpliwości, że obowiązek zapłaty analizowanego odszkodowania ma charakter bezterminowy. W szczególności terminu takiego nie określa art. 7 ust. 1 Rozporządzenia nr 261/2004, który statuuje jedynie obowiązek wypłaty odszkodowania, w tym jego wysokość, nie precyzuje natomiast w jakim czasie winno to nastąpić. W konsekwencji odwołać należało się tu, do dyspozycji art. 455 k.c., który określa termin spełnienia świadczenia jako "niezwłoczny" po wezwaniu przez wierzyciela. Powód wezwał pozwanego do zapłaty pismem z 19 września 2019 r. Pozwany nie kwestionował, że od otrzymania przedmiotowego pisma, do wniesienia pozwu do Sądu minęło 30 dni. Mając na uwadze powyższe, w ocenie sądu uzasadnione było zasądzenie odsetek ustawowych za opóźnienie od dnia 3 grudnia 2019 r. (data wniesienia pozwu) do dnia zapłaty, tj. zgodnie z żądaniem pozwu, która to data niewątpliwie była data późniejszą niż upływ terminu na rozpatrzenie reklamacji.

O kosztach procesu orzeczono w punkcie III. wyroku w oparciu o art. 98 § 1 i 3 k.p.c. i art. 99 k.p.c. Pozwany, będący stroną przegrywającą sprawę w całości, obowiązany jest zwrócić na rzecz powoda koszty postępowania w kwocie 1.117 zł, na które składają się opłata od pozwu w wysokości 200 zł, opłata skarbową od pełnomocnictwa w wysokości 17 zł oraz wynagrodzenie pełnomocnika procesowego w wysokości 900 zł, ustalone stosownie do § 2 pkt 3 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych.

Mając powyższe na uwadze, Sąd orzekł jak w sentencji.

asesor sądowy Łukasz Baranowski

Sygn. akt I C 5086/19

ZARZĄDZENIE

1. Odstąpić od dokonywania doręczeń za pośrednictwem portalu informacyjnego, o czym zawiadomić pełnomocnika pozwanego;
2. Odpis wyroku wraz z uzasadnieniem proszę doręczyć pełnomocnikowi pozwanego (bez pouczenia).

W., 26 lipca 2021 roku

asesor sądowy Łukasz Baranowski