

UZASADNIENIE

Pozwem złożonym 10 stycznia 2022 (data nadania przesyłki) strona powodowa AirHelp Germany GmbH w B. (N.) wniosła o zasądzenie od strony pozwanej (...) Company z siedzibą w D. (dalej także: (...)) kwoty 800 EUR wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia wniesienia pozwu do dnia zapłaty oraz zwrotu kosztów procesu.

W uzasadnieniu pozwu wskazała, że K. Z. i N. R. kupili bilety na lot nr (...) na trasie K. (K.) – B. ((...)) (odległość liczona po ortodromie 964 km). Lot zaplanowany był na dzień 28 grudnia 2020 roku. Na skutek nieprawidłowego wykonania pasażerowie dotarli na lotnisko docelowe z ponad 3-godzinnym opóźnieniem. Strona powodowa jest nabywcą przysługujących K. Z. i N. R. wierzytelności z tego tytułu. Kolejno wskazano, że pomimo wezwania strony pozwanej do zapłaty odszkodowania, nie uiściła ona należnej kwoty za opóźniony przelot. Jako podstawę prawną poddanego pod osąd roszczenia przywołano art. 7 ust. 1 Rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z 11 lutego 2004 ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91.

W odpowiedzi na pozew z 24 sierpnia 2022 (data prezentaty) strona pozwana wniosła o odrzucenie pozwu z uwagi na brak jurysdykcji krajowej, ewentualnie o oddalenie powództwa w całości oraz zasądzenie zwrotu kosztów postępowania.

R. wyjaśnił, że łącząca strony umowa przewozu została zawarta w oparciu o opublikowane na stronie internetowej przewoźnika Ogólne Warunki przewozu R. – dalej jako (...). Podał, że z uwagi na konstrukcję systemu rezerwacyjnego, dokonanie zapłaty za bilet, a tym samym skuteczne zawarcie umowy przewozu, nie było możliwe bez akceptacji (...). Natomiast zgodnie z postanowieniami (...) strony ustaliły, że wszelkie spory wynikające z roszczeń dochodzonych na podstawie Rozporządzenia (WE) 261/2004, jeżeli pasażer nie zgłosił reklamacji bezpośrednio oraz w wypadku roszczeń niekonsumenckich będą podlegały wyłącznej jurysdykcji sądów irlandzkich (art. 2.4.2 (...)). Kolejno R. podniósł zarzut braku legitymacji czynnej powoda m.in. z powodu braku dowodu zawarcia umowy cesji przez N. R.. Wskazując na brak zasadności żądania pozwany podniósł, że w niniejszej sprawie lot został odwołany z uwagi nadzwyczajne okoliczności, dlatego brak jest podstaw do zastosowania art. 7 Rozporządzenia (WE) nr 261/2004. Lot którym mieli podróżować pasażerowie został odwołany wobec wprowadzonego zakazu lotów z Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej.

Sąd Rejonowy ustalił, co następuje:

(...) Company z siedzibą w D. (dalej również jako (...)) w ramach prowadzonej przez siebie działalności gospodarczej świadczy usługi przewozu lotniczego.

Na podstawie umowy przewozu R. zobowiązał się przewieźć K. Z. i N. R. w dniu 28 grudnia 2020 r. z K. do L.. Odległość pomiędzy lotniskami w K. a B. (liczona według metody trasy po ortodromie) wynosi 964 km.

(fakty bezsporne a ponadto : bilet elektroniczny – k.11)

Lot został odwołany przez R. z powodu wprowadzonego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej zakazu wykonywania lądowania przewożących pasażerów cywilnych statków powietrznych wykonujących loty międzynarodowe z lotnisk położonych na terytorium Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, co nastąpiło z mocy rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 21 grudnia 2020 r. (Dz.U. z 2020 r. poz. 2315) zmieniającego rozporządzenie w sprawie zakazów w ruchu lotniczym.

(fakt bezsporny).

K. Z. w dniu 30 stycznia 2021 r. dokonała przelewu wierzytelności przysługującej jej względem R. z tytułu odwołanego lotu.

(okoliczność bezsporne, a ponadto umowa cesji wraz z certyfikatami – k. 9-10)

W dniu 7 grudnia 2021 r. AirHelp Germany GmbH w B. (N.), w związku z odwołaniem lotu nr (...) zgłosiło R. reklamację, wzywając przewoźnika do zapłaty kwoty 900 EUR w terminie 30 dni liczonych od dnia doręczenia wezwania do zapłaty, na wskazany w piśmie rachunek bankowy.

(**dowód** : wezwanie do zapłaty wraz z tłumaczeniem – k.15-22)

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 nie zasługiwało na uwzględnienie.

W niniejszej sprawie strona powodowa domagała się odszkodowania w wysokości 800 euro z tytułu odwołanego lotu. Zgłoszone roszczenie powód opierał na przepisach rozporządzenia nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 roku ustanawiającym wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylającym rozporządzenie nr 295/91 (dalej: „Rozporządzenie nr 261/04”).

Na wstępie należy wskazać, że podniesiony w odpowiedzi na pozew zarzut braku jurysdykcji Sądu krajowego nie mógł odnieść zamierzonego skutku. Stosownie do treści art. 1099 § 1 k.p.c. 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 wdanie 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 (art. 1104 § 2 i 1105 § 6 k.p.c.).

Zgodnie zaś z treścią art. 1105 § 1 k.p.c. strony oznaczonego stosunku prawnego mogą umówić się na piśmie o poddanie jurysdykcji sądów państwa obcego wynikłych lub mogących wyniknąć z niego spraw o prawa majątkowe, wyłączając jurysdykcję sądów polskich, jeżeli umowa taka jest skuteczna według prawa mającego do niej zastosowanie w państwie obcym. Natomiast art. 1105 § 2 pkt 3) k.p.c. stanowi, że umowa wyłączająca jurysdykcję sądów polskich nie może dotyczyć spraw wynikłych lub mogących wyniknąć z umów zawartych przez konsumenta, który ma miejsce zamieszkania lub zwykłego pobytu w Rzeczypospolitej Polskiej.

Przepis art. 25 ust. 1 zdanie pierwsze Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr (...) z 12 grudnia 2012 w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych (wersja przekształcona, Dz.Urz.U.E.L Nr 351, str. 1) stanowi, że jeżeli strony niezależnie od ich miejsca zamieszkania uzgodniły, że sąd lub sądy państwa członkowskiego powinny rozstrzygać spór już wynikły albo spór przyszły mogący wyniknąć z określonego stosunku prawnego, to sąd lub sądy tego państwa mają jurysdykcję, chyba że umowa ta jest nieważna pod względem materialnym, na mocy prawa danego państwa członkowskiego.

Dokonując oceny analizowanego stosunku prawnego należy podzielić argumentację co do abuzywności klauzuli jurysdykcyjnej, zaprezentowaną w wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 18 listopada 2020 r. w sprawie o sygn. akt C-519/19, gdzie stwierdzono, że w celu zakwestionowania jurysdykcji sądu do rozpoznania powództwa o odszkodowanie wytoczonego przeciwko przewoźnikowi lotniczemu na podstawie rozporządzenia nr

261/2004, na klauzulę prorogacyjną zamieszczoną w umowie przewozu zawartej między pasażerem a przewoźnikiem lotniczym nie może powołać się wspomniany przewoźnik wobec firmy windykacyjnej, której pasażer zbył w drodze cesji swoją wierzytelność, chyba że zgodnie z ustawodawstwem państwa, którego sądy zostały wyznaczone w tej klauzuli, ta firma windykacyjna wstąpiła w pełni praw i obowiązków pierwotnego kontrahenta, czego ustalenie należy do sądu odsyłającego. W stosownym wypadku taką klauzulę, nieustaloną indywidualnie między konsumentem a przedsiębiorcą i która przyznaje wyłączną jurysdykcję sądowi miejsca siedziby przewoźnika lotniczego, należy uznać za nieuczciwy warunek umowy w rozumieniu art. 3 ust. 1 dyrektywy Rady 93/13/EWG z dnia 5 kwietnia 1993 r. w sprawie nieuczciwych warunków w umowach konsumenckich. W konsekwencji: albo firma windykacyjna nie wstępuje w pełni praw i obowiązków pierwotnego kontrahenta, przez co nie jest związana klauzulą prorogacyjną, albo też firma windykacyjna jest związana klauzulą prorogacyjną, lecz taką klauzulę należy badać z punktu widzenia unijnych regulacji konsumenckich. Ważność klauzuli prorogacyjnej badać należy w świetle ustawodawstwa państwa którego sądy są wskazane w klauzuli, czyli w świetle prawa irlandzkiego. Wykładnia powinna uwzględniać regulacje unijne, w szczególności powinna być zgodna z dyrektywą Rady 93/13/EWG z dnia 5 kwietnia 1993 r. w sprawie nieuczciwych warunków w umowach konsumenckich (Dz.U. 1993, L 95, s. 29). Irlandia tę dyrektywę implementowała poprzez (...) (U. T. in C. C.) R., 1995, (S. I. No. 27 of 1995). Zgodnie z przepisem art. 3.(2) ww. aktu postanowienie umowne będzie uznane za nieuczciwe, jeżeli sprzecznie z wymogiem dobrej wiary powoduje znaczącą nierównowagę praw i obowiązków stron ze szkodą dla konsumenta, biorąc pod uwagę naturę dóbr i usług, dla których umowa została zawarta, i wszystkie okoliczności towarzyszące zawarciu umowy, a także wszystkie inne postanowienia umowy lub innej umowy z nią powiązanej. Zgodnie z art. 6.(1) nieuczciwe postanowienie w umowie zawartej z konsumentem przez sprzedawcę lub dostawcę nie wiąże konsumenta. Wedle art. 6.(2) umowa trony nadal wiąże strony, o ile bez tego postanowienia nadal ma sens. Oceniając jako nieuczciwy warunek wytoczenia powództwa przed sądem irlandzkim, oddalonym geograficznie, posługującym się językiem obcym dla konsumenta, stwierdzić należy, że klauzula prorogacyjna zawarta w przedmiotowej umowie nie wiąże konsumenta. Wobec tego niezależnie od przyjęcia czy firma windykacyjna wstąpiła w ogół praw konsumenta czy też nie, wynik będzie tożsamy a klauzula określająca jurysdykcję sądów irlandzkich i tak byłaby niewiążąca. Żądanie odrzucenia pozwu było więc niezasadne.

Przechodząc więc do merytorycznego rozpoznania żądania Sąd uznał za zasadny zarzut strony pozwanej, co do braku odpowiedzialności przewoźnika wobec wystąpienia nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było przewidzieć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków (art. 5 ust. 3 Rozporządzenia). Co więcej, zasadny był także zarzut R. co do braku wykazania legitymacji czynnej strony powodowej wobec braku wykazania nabycia wierzytelności od pasażera N. R.. Finalnie zaś powództwo i tak nie mogłoby zasługiwać na uwzględnienie w wysokości żądania określonej na poziomie 800 euro, skoro dystans pomiędzy lotniskami planowanego lotu, zgodnie z bezspornymi twierdzeniami strony powodowej, wynosił poniżej 1 500 km, a zatem górny pułap odszkodowania to 250 euro na rzecz każdego z pasażerów (art. 7 ust. 1 pkt a Rozporządzenia).

W kwestii częściowego braku legitymacji czynnej strona powodowa, pomimo zobowiązania Przewodniczącego do ustosunkowania się do zarzutów R., nie podjęła dalszej inicjatywy dowodowej w kierunku wykazania uprawnienia, podpisującej się w imieniu pasażera N. R. na umowie cesji K. Z., do zawarcia umowy cesji w jego imieniu (k. 7). W konsekwencji uznać należy, że nie doszło do zbycia w tej części wierzytelności na rzecz strony powodowej, a więc powództwo co do kwoty 400 euro już tylko z tego powodu było niezasadne.

W zakresie zarzutu opartego na dyspozycji art. 5 ust. 3 Rozporządzenia, wyjaśnić należy, że w jego myśl, obsługujący przewoźnik lotniczy nie jest zobowiązany do wypłaty rekompensaty przewidzianej w art. 7, jeżeli może dowieść, że odwołanie jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków (art. 5 ust. 3 Rozporządzenia).

Na mocy rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie zakazów w ruchu lotniczym z dnia 7 grudnia 2020 r. (Dz.U. z 2020 r. poz. 2189), które weszło w życie dnia 9 grudnia 2020 roku, wprowadzono zakaz wykonywania, na lotniskach wpisanych do rejestru lotnisk cywilnych i lądowiskach wpisanych do ewidencji lądowisk, lądowania przewożących pasażerów cywilnych statków powietrznych wykonujących loty międzynarodowe z lotnisk położonych na terytorium:

- 1) Bośni i Hercegowiny;
- 2) Czarnogóry;
- 3) Gruzji;
- 4) Jordańskiego Królestwa Haszymidzkiego;
- 5) Republiki Armenii;
- 6) Republiki Kosowa;
- 7) Republiki Macedonii Północnej;
- 8) Republiki Serbii;
- 9) Stanów Zjednoczonych Ameryki, z wyjątkiem lotnisk położonych na terytorium stanów Illinois i N..

Kolejnym rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 21 grudnia 2020 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie zakazów w ruchu lotniczym (Dz.U. z 2020 r. poz. 2315) w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 7 grudnia 2020 r. w sprawie zakazów w ruchu lotniczym (Dz.U. poz. 2189) wprowadzono następujące zmiany zakaz poszerzono na Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej. Rozporządzenie weszło w życie dnia 22 grudnia 2020 roku. Na mocy rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie zakazów w ruchu lotniczym z dnia 7 grudnia 2020 r. (Dz.U. z 2020 r. poz. 2189), które weszło w życie dnia 9 grudnia 2020 roku, wprowadzono zakaz wykonywania, na lotniskach wpisanych do rejestru lotnisk cywilnych i lądowiskach wpisanych do ewidencji lądowisk, lądowania przewożących pasażerów cywilnych statków powietrznych wykonujących loty międzynarodowe z lotnisk położonych na terytorium:

Pojęcie „nadzwyczajnych okoliczności” nie zostało zdefiniowane w rozporządzeniu 261/2004. W jego preambule wyliczono jednak okoliczności mogące wyłączyć odpowiedzialność odszkodowawczą przewoźnika lotniczego. Są to: destabilizacja polityczna, warunki meteorologiczne uniemożliwiające wykonanie danego lotu, zagrożenie bezpieczeństwa, nieoczekiwane wady mogące wpłynąć na bezpieczeństwo lotu oraz strajki mające wpływ na działalność tego przewoźnika. Za nadzwyczajne okoliczności uznano też sytuację, gdy decyzja kierownictwa lotów w stosunku do danego statku powietrznego spowodowała powstanie dużego opóźnienia, przełożenie lotu na następny dzień albo odwołanie jednego lub więcej lotów tego statku powietrznego pomimo podjęcia przez danego przewoźnika lotniczego wszelkich racjonalnych środków w celu uniknięcia opóźnień lub odwołania lotów.

Rozporządzenie wśród „nadzwyczajnych okoliczności” nie wymienia więc wprost wystąpienia epidemii na danym obszarze (choć wspomina o „zagrożeniu bezpieczeństwa”). Przytoczony katalog ma jednak tylko przykładowy charakter i nie może być traktowany jako wyczerpujący.

Kwestia „nadzwyczajnych okoliczności” w ruchu lotniczym jest jednak przedmiotem bogatego orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości UE. Przykładowo w uzasadnieniu wyroku w sprawie W.-H. (C-549/07) Trybunał stwierdził, że okoliczności związane ze zdarzeniem mogą zostać uznane za „nadzwyczajne” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia 261/2004 tylko wówczas, gdy odnoszą się do zdarzenia, które nie wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i nad którym nie można skutecznie zapanować ze względu na jego charakter lub źródło. Podobnie Trybunał stwierdził w uzasadnieniu wyroku z 31 stycznia 2013 r. w sprawie C-12/11 (D. McDonagh v. (...) Ltd.). W tej ostatniej sprawie (...) uznał też, że zamknięcie części europejskiej przestrzeni powietrznej wskutek wybuchu wulkanu E. jest „nadzwyczajną okolicznością” w rozumieniu omawianego rozporządzenia.

W ocenie Sądu odgórny zakaz lotów wprowadzony w związku z pandemią COVID-19 może być, co do zasady, uznany za „nadzwyczajną okoliczność” w rozumieniu przepisów rozporządzenia 261/2004. Mając jednocześnie na względzie, że wystąpienie „nadzwyczajnych okoliczności” prowadzi do odstąpienia od ogólnej zasady odpowiedzialności

przewoźnika lotniczego za odwołanie lotu, pojęcie to należy interpretować ściśle oraz w odniesieniu do każdego przypadku z osobna. Inna jest bowiem sytuacja, gdy przewoźnik lotniczy zawarł z pasażerem umowę przewozu na trasie do Polski lub z Polski jeszcze przed wybuchem pandemii, a inna, gdy zawarł ją już po ogłoszeniu zakazu dotyczącego przewozów. W tym drugim przypadku przewoźnik lotniczy w chwili zawierania umowy wiedział bowiem (lub jako profesjonalista powinien był wiedzieć), że nie będzie mógł spełnić swojego świadczenia wynikającego z tej umowy.

W okolicznościach faktycznych niniejszej sprawy wskazać należy, że zmiana rozporządzenia wprowadzająca zakaz lotów z Wielkiej Brytanii do Polski weszła w życie na 6 dni przed terminem lotu. Wiedzą notoryczną jest, iż siatka połączeń przewoźnika musiała już być wyznaczona znacznie wcześniej. Jak się zaś weźmie pod uwagę, co także jest wiedzą powszechną, że skala ruchu lotniczego z Wysp B. do Polski w okresie świąteczno – noworocznym jest bardzo duża, wyłączenie możliwości przewożenia pasażerów z Wysp B. do Polski musi być uznane za okoliczność, powodującą tak daleko idące zaburzenie w organizowaniu siatki połączeń, której nie można było przeciwdziałać, pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków. Zdaniem Sądu nie można bowiem wymagać od przewoźnika, by dla utrzymania przedmiotowego lotu, całkowicie zrezygnował z rotacji samolotu i zmuszać go do realizowania pustego przelotu. Skutkowałoby to bowiem utratą połowy dochodu z danej trasy. O ile zachowania takiego można by wymagać w wypadku jednostkowych trudności (konieczność zapewnienia zapasowych maszyn czy załóg wpisuje się w ramy ryzyka prowadzonej działalności gospodarczej) o tyle już mając na uwadze efekt skali, realizowanie tak istotnej ilości lotów bez pasażerów jedynie w celu zrealizowania lotu powrotnego, wykracza poza granice racjonalności środków. Należy mieć przy tym cały czas w pamięci, że sytuacja z końca 2020 roku była bardzo dynamiczna, a ryzyko zatrzymania maszyny czy załóg w różnych portach lotniczych, bądź odmowa ich wpuszczenia do portu, bardzo duże. W tym konkretnym przypadku, w ocenie Sądu uznać należało, że czas 6 dni od daty wejścia w życie zakazu przewożenia pasażerów, do dnia realizacji planowanego lotu, był zdecydowanie zbyt krótki, by możliwe było zrealizowanie lotu przy wykorzystaniu racjonalnych środków.

Mając na uwadze powyższe, orzeczono jak w sentencji.

O kosztach postępowania orzeczono stosownie do zasady odpowiedzialności za wynik sporu, obciążając nimi w całości stronę przegrywającą spór – stronę powodową (art. 98 § 1 k.p.c.). Na wysokość zasądzonych kosztów składała się kwota 900 zł tytułem wynagrodzenia pełnomocnika strony pozwanej będącego radcą prawnym (§ 2 ust. 3 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości w sprawie opłat za czynności radców prawnych z dnia 22 października 2015 r. Dz.U. z 2015 r. poz. 1804) oraz kwota 17 zł tytułem opłaty skarbowej od pełnomocnictwa.

Z/(...)