

UZASADNIENIE

Powód M. S. w pozwie z 12 lutego 2021 r. wniósł o zasądzenie od pozwanego (...) Company z siedzibą w S. (Irlandia) reprezentowanemu przez (...) Company spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością Oddział w Polsce z siedzibą w W. kwoty 250 euro wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie liczonymi od dnia złożenia pozwu do dnia zapłaty oraz o zasądzenie zwrotu kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

W uzasadnieniu pozwu wskazano, że powód zawarł z pozwaną linią lotniczą umowę przewozu i 9 lutego 2020 r. miał zaplanowany lot relacji C. B. S. A. (Belgia) – M. (W.). Lot przewoźnika był opóźniony o ponad 3 godziny. Powód planowo stawiał się na odprawę pasażerów, zatem nabył w stosunku do pozwanego roszczenie o zapłatę 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. Pismem z 12 stycznia 2021 r. pozwany został wezwany do zapłaty należnej kwoty, czego jednak nie uczynił (pozew – k. 2-3v.).

W odpowiedzi na pozew (...) Company z siedzibą w S. (Irlandia) reprezentowanemu przez (...) Company spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością Oddział w Polsce z siedzibą w W. wniósł o oddalenie powództwa w całości oraz o zasądzenie od powoda na swoją rzecz kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych. W pierwszej jednak kolejności podniósł zarzut niedopuszczalności drogi sądowej na podstawie art. 199 § 1 pkt 1 k.p.c., wnosząc o odrzucenie pozwu w całości. Ponadto w ocenie pozwanego rzeczony lot był opóźniony z uwagi na złe warunki atmosferyczne, m.in. intensywne powiewy wiatru spowodowane wystąpieniem huraganu C., które uniemożliwiały wykonywanie operacji lotniczych (odpowiedź na pozew – k. 26-28).

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

(...) z siedzibą w S. (Irlandia) reprezentowanemu przez (...) Company spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością Oddział w Polsce z siedzibą w W. łączyła umowa przewozu lotniczego, gdzie M. S. był pasażerem i jednocześnie konsumentem, a strona pozwana przewoźnikiem lotniczym i jednocześnie przedsiębiorcą. Pasażer miał odbyć 9 lutego 2020 r. lot z Belgii (C. B. S. A.) do Polski (W.-M.). Odległość liczona po ortodromie między lotniskami wynosi 1141 km. Lot opóźnił się o ponad 3 godziny (okoliczności niesporne).

Strona powodowa w umowach przewozu tego typu, jak łącząca strony, stosowała Ogólny Regulamin P. R. (...) stanowiący formę wzorca umownego. Przewidziano w nim między innymi, że w braku odmiennych postanowień wynikających z konwencji lub obowiązującego prawa umowa przewozu, 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 (at. 2.4 (...)) (okoliczność niesporna, a nadto dowód : (...) k. 34-40v.).

Powód pismem z 12 stycznia 2021 r. złożył wobec spółki przedsądowe wezwanie do zapłaty, wnosząc o wypłatę odszkodowania w trybie Rozporządzenia w wysokości 250 euro w terminie 7 dni (okoliczności niesporne, a nadto dowód: przedsądowe wezwanie do zapłaty – k. 10-13).

W przedmiotowej sprawie bezsporne pozostawały wszystkie okoliczności faktyczne dotyczące lotu i skierowanego do strony pozwanej wezwania do zapłaty. Z kolei strona pozwana w odpowiedzi na pozew nie zaprzeczyła faktom dotyczącym łączącego strony stosunku umownego oraz skierowania do niej wezwania do zapłaty. Fakty te należało uznać za przyznane, a tym samym za udowodnione bez konieczności szczegółowego przeprowadzania dowodu (art. 229 i 230 k.p.c.).

Odnosząc się do przedłożonego przez pozwanego dokumentu znajdującego się na k. 64-68 (...), Sąd uznał za nieprzydatny w sprawie wobec tego, że jest to jedynie niepodpisany przez nikogo wydruk. Taki przedstawiony wydruk

komputerowy (nie podpisany przez żadnego uprawnionego pracownika pozwanego bądź inną osobę posiadającą wiedzę z zakresu meteorologii) nie mógł być wystarczającym dowodem w sprawie.

Sąd zważył, co następuje:

Powództwo należało uwzględnić. Odnosząc się w pierwszej kolejności do zarzutów mających doprowadzić do odrzucenia pozwu stwierdzić należy, że są one niezasadne.

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 wnioski, z tym zastrzeżeniem, że poddanie jurysdykcji sądów polskich spraw może nastąpić również przez wdanie się w spór co do istoty sprawy, jeżeli pozwany nie podniósł zarzutu braku jurysdykcji krajowej oraz, jeżeli strony zawarły umowę wyłączającą jurysdykcję sądów polskich, jeżeli pozwany nie podniósł zarzutu braku jurysdykcji krajowej. Pozwany wskazywał, że podstawę wyłączenia jurysdykcji krajowej miały stanowić zapisy postanowień 2.4. (...), który przewidywał jurysdykcję sądów irlandzkich. Zaznaczenia wymaga, że powód zawierając umowę przewozu z pozwanym działał jako konsument, zatem Sąd winien zbadać z urzędu treść zawartej umowy pod kątem przepisów prawa przewidujących ochronę konsumentów. Nie ulega wątpliwości, że strony mogły zawrzeć umowę derogacyjną, albowiem taką możliwość przewiduje art. 25 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr (...) z dnia 12 grudnia 2012 roku w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych. Pomimo tego, że powód jest konsumentem, przewidziane w prawie unijnym ograniczenia w zakresie zawierania umów o jurysdykcję w sprawach konsumentów, określone w sekcji 4 (art. 17-19) w/w rozporządzenia nie mają do nich zastosowania, albowiem na mocy art. 17 ust 3 przepisy sekcji nie mają zastosowania do umów przewozu, z wyjątkiem umów przewidujących w zamian za cenę ryczałtową połączone świadczenia przewozu i noclegu. W realiach niniejszej sprawy przedmiotem umowy przewozu był jedynie przelot z jednego miasta do drugiego.

Pomimo dopuszczalności porozumienia o poddanie jurysdykcji sądom irlandzkim jest możliwa sytuacja, gdy porozumienie to okaże się nieważne na podstawie odrębnych przepisów. Szczególną rolę w tym zakresie należy przypisać dyrektywie Rady 93/13/EWG z dnia 5 kwietnia 1993 roku w sprawie nieuczciwych warunków w umowach konsumenckich zgodnie z którą nieuczciwe warunki umowy to takie, które nie były indywidualnie negocjowane, stoją w sprzeczności z wymogami dobrej wiary, powodują znaczną nierównowagę wynikających z umowy, praw i obowiązków stron ze szkodą dla konsumenta (art. 3). Co istotne, dyrektywa wskazuje, że wybór prawa właściwego może stanowić nieuczciwą klauzulę umowną, jeżeli utrudnia konsumentowi dochodzenie praw, które mu się należą na podstawie regulacji kraju zamieszkania (pkt 1 lit. q załącznika do dyrektywy). Podkreślić trzeba, że przepisy rozporządzenia 1215/2002 nie są konkurencyjne wobec regulacji niedozwolonych klauzul umownych z dyrektywy 93/13/EWG, lecz obowiązują równolegle. Z żadnego przepisu rozporządzenia ani z tekstu jego preambuły nie wynika intencja prawodawcy europejskiego, aby w jego zakres stosowania wyłączyć inne przepisy mające na celu ochronę interesów konsumenta jako strony słabszej w stosunku do przedsiębiorcy. Dyrektywa Rady 93/13/EWG, implementowana została w polskim prawie cywilnym m.in. przez art. 3851–3853 k.c.

Rozstrzygając zarzut pozwanego należało zatem 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 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 (powód) 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. Oceniane pod kątem abuzywności postanowienie wyłączające jurysdykcję krajową nie dotyczyło zatem głównych świadczeń stron.

W oparciu o zgromadzone dowody nie sposób także wnioskować, że sporne postanowienie było z konsumentem (powodem) 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. Nie miał on bowiem wpływu na jej treść, a regulamin został przez pozwanego utworzony jako wzorzec dużo wcześniej. 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 niełojalne, 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).

W ocenie Sądu klauzula umowna poddająca spory wynikające z umowy przewozu zawartej przez konsumenta z przewoźnikiem sądom irlandzkim wyłączając jurysdykcję krajową nie wiąże konsumenta. 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 Sąd uznał, że z mocy art. 385[1] § 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 dalszej kolejności należało rozważyć trafność zarzutu niedopuszczalności drogi sądowej.

Pozwany, powołując się na art. 205c ust. 1 ustawy prawo lotnicze wskazywał, że 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 ww. 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 nie podzielił argumentacji pozwanego i uznał, że złożone w sprawie wezwanie do zapłaty z 12 stycznia 2021 r. czyni zadość obowiązkowi wszczęcia procedury reklamacyjnej. Po pierwsze, z treści wezwania jednoznacznie wynikało, że powód składał zastrzeżenie co do lotu, zarzucając przewoźnikowi nieprawidłowe wykonanie umowy przewozu objętego rezerwacją. Powód wskazał, że usługa przewozu nie została zrealizowana zgodnie z zaplanowanym harmonogramem. Nadto domagał się zapłaty kwoty 250 euro, powód sprecyzował treść swojego roszczenia. Powód podał również termin, w którym oczekiwał zapłaty, określając go na 7 dni. W tym miejscu wypada zauważyć, że chociaż termin ten był krótszy niż wynikający z art. 205c ust. 1 ustawy prawo lotnicze, to jednak okoliczność ta pozostaje bez wpływu na ustalenie, czy powód złożył reklamację w trybie tego przepisu. Zakreślenie krótszego terminu miałoby jedynie znaczenie przy ewentualnym żądaniu domagania się odsetek bezpośrednio po jego upływie.

Ponadto Sąd uznał, że postanowienia zawarte w 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 wezwania do zapłaty o ww. treści oraz bezskuteczny wpływ 7-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 zgoda odmiennego stanu faktycznego. Przywołane orzeczenie odnosiło się do sytuacji, gdzie powodem był podmiot, który nabył wierzycielność od konsumentów, którzy byli pasażerami. Nie zainicjowali oni postępowania reklamacyjnego, w tym chociażby poprzez złożenie wezwania do zapłaty, natomiast wezwanie takie wystosował dopiero nabywca

wierzytelności. 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.

Uprawnienie do żądania odszkodowania zostało rozciągnięte na pasażerów lotów opóźnionych, jeżeli z powodu tych lotów poniosą stratę czasu wynoszącą co najmniej trzy godziny, czyli jeżeli przybędą do ich miejsca docelowego co najmniej trzy godziny po pierwotnie przewidzianej przez przewoźnika lotniczego godzinie przylotu (wyrok Trybunału Sprawiedliwości z 19.11.2009 roku w sprawach połączonych C 402/07 i C 432/07).

Niemniej takie opóźnienie nie rodzi po stronie pasażerów prawa do odszkodowania, jeżeli przewoźnik lotniczy jest w stanie dowieść, że odwołanie lub duże opóźnienie lotu jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków, to jest okoliczności, które pozostają poza zakresem skutecznej kontroli przewoźnika lotniczego.

W przedmiotowej sprawie niekwestionowany pozostawał fakt, że realizowany przez pozwanego lot został opóźniony o ponad trzy godziny.

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, że zaszła nadzwyczajna okoliczność oraz związek przyczynowy między tą okolicznością a odwołaniem lotu. Ponadto przewoźnik lotniczy musi udowodnić, że nie można było uniknąć tego zdarzenia, pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków. Te trzy przesłanki muszą zostać spełnione łącznie.

Przenosząc powyższe na grunt rozpoznawanej sprawy wskazać należy, że pozwany jako okoliczności wyłączające jego odpowiedzialność wskazywał na złe warunki atmosferyczne panujące nad lotniskiem w Belgii.

W ocenie Sądu zaferowany przez pozwanego na powyższą okoliczność materiał dowodowy w postaci raportu (...) okazał się nieprzydatny dla rozstrzygnięcia, o czym była już mowa powyżej. Ponadto raport ten obejmuje następujące godziny: 09:56 i 11:58, podczas gdy lot powoda był zaplanowany dopiero na 17:30. Pozwany nie przedstawił jednak żadnego innego materiału dowodowego, który by potwierdził, że lot powoda został opóźniony właśnie z powodu niekorzystnych warunków pogodowych. Sam fakt występowania złych warunków (pozwany powoływał się na intensywne powiewy wiatru spowodowane wystąpieniem huraganu C., które uniemożliwiały wykonywanie operacji lotniczych) nie skutkuje automatycznym brakiem możliwości odbycia lotu. Pozwany nie wykazał ponadto, że opóźnienia nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków tym bardziej, że jak wynika z pisma pełnomocnika powoda (k. 79-81), do którego pozwany się nie odniósł, w tym czasie dwa inne loty w godzinach zbliżonych do zaplanowanego lotu powoda i to tej samej linii odbyły się bez żadnych problemów i opóźnień. Dostrzec należy, że art. 5 ust. 3 Rozporządzenia WE nr 261/04 nakłada na przewoźnika – w celu zwolnienia się z wypłaty rekompensaty – obowiązek wykazania nie tylko tego, że opóźnienie lotu zostało spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, ale również wykazanie tego, że opóźnienia nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków. Oznacza to, że przewoźnik musi dowieść, że nawet przy użyciu wszystkich zasobów ludzkich i materiałowych oraz środków finansowych, jakimi dysponował, w sposób oczywisty nie mógł – bez poświęceń niemożliwych do przyjęcia z punktu widzenia możliwości jego przedsiębiorstwa w tym momencie – uniknąć sytuacji, w której zaistniałe nadzwyczajne okoliczności skutkowały opóźnieniem lotu. Przenosząc powyższe na grunt niniejszej sprawy Sąd stwierdził, że na pozwanym spoczywał ciężar wykazania, że podjął wszelkie racjonalne środki w celu uniknięcia bądź zminimalizowania opóźnienia spornego lotu. Odpowiedzialność przewoźnika z tytułu opóźnienia lotu stanowi odstępstwo od prawa pasażera do odszkodowania, dlatego okoliczności wyłączające odpowiedzialność przewoźnika podlegają ścisłej wykładni i wymagają wykazania za pomocą dowodów. Podkreślić należy, że samo wystąpienie złych warunków atmosferycznych nie przesądza o wystąpieniu nadzwyczajnych okoliczności, o których stanowi art. 5 ust. 3 rozporządzenia. Dopiero wykazanie, że warunki meteorologiczne były na tyle niekorzystne, że na danym lotnisku nie można było wykonać spornego rejsu, może stanowić podstawę wyłączenia odpowiedzialności przewoźnika z tytułu odszkodowania za opóźniony lot. Warunki meteorologiczne nie mogą same w sobie być uznane za nadzwyczajną okoliczność uniemożliwiającą dany lot. Pozwany nie uczynił zadość wykazaniu, że parametry pogodowe na lotnisku w Belgii uniemożliwiały punktualny start samolotu powoda. Pozwany mógł zgłosić wnioski dowodowy w postaci opinii biegłego sądowego, czego nie uczynił.

Niezależnie od powyższego należy zauważyć, że strona powodowa zakwestionowała twierdzenia pozwanego i przedłożył dowód. Pozwany nie ustosunkował się do tych twierdzeń, pozostał bierny, ostatecznie nie kwestionując ww. okoliczności. W tej sytuacji Sąd twierdzenia powoda w tym zakresie uznał za przyznane, przyjmując jednocześnie, że pozwany nie wykazał, że opóźnienie lotu było następstwem nadzwyczajnych okoliczności, którym pozwany nie mógł zapobiec.

Strona, która nie przytoczyła wystarczających dowodów na poparcie swych twierdzeń ponosi ryzyko niekorzystnego dla siebie rozstrzygnięcia, o ile ciężar dowodu co do tych okoliczności na niej spoczywał (wyrok Sądu Apelacyjnego we Wrocławiu z dnia 18 stycznia 2012 roku sygn. akt I ACa 1320/11).

Wobec nieudowodnionych nadzwyczajnych okoliczności pozwany ponosi odpowiedzialność wobec powoda z tytułu opóźnionego lotu.

W przedmiotowej sprawie niekwestionowany pozostawał fakt, że lot nr (...) realizowany przez pozwanego w dniu 9 lutego 2020 r., którego uczestnikiem był powód, został opóźniony, przy czym czas opóźnienia wynosił ponad 3 godziny.

Nie budziło przy tym wątpliwości, że przedmiotowy lot objęty jest rozporządzeniem, gdyż dotyczył on pasażerów odlatujących z lotniska znajdującego się w Państwie Członkowskim (Belgia) na lotnisko w M. (Polska), a odległość liczona metodą po ortodromie, pomiędzy tymi lotniskami wynosi 1141 km. Uwzględniając zatem przedstawioną argumentację, stwierdzić należało, że powodowi przysługiwało zryczałtowane odszkodowanie za opóźnienie lotu w kwocie 250 euro, stosownie do art. 7 ust. 1 lit b w zw. z art. 5 ust. 1 lit a Rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. Z tych względów orzeczono jak w punkcie 2. wyroku.

Uzasadnione było również żądanie w zakresie odsetek za opóźnienie w spełnieniu wskazanego świadczenia. Pismem datowanym na dzień 12 stycznia 2021 r. powód wezwał pozwanego do zapłaty kwoty 250 euro tytułem odszkodowania za opóźnienie lotu. Sąd zasądził odsetki ustawowe od żądanej kwoty od dnia 12 lutego 2021 r. zgodnie z żądaniem pozwu, czyli od dnia wniesienia pozwu do dnia zapłaty.

O kosztach procesu orzeczono w punkcie 3. wyroku w oparciu o art. 98 § 1, 11 i 3 k.p.c. Pozwany, będący stroną przegrywającą sprawę w całości, obowiązany jest zwrócić na rzecz powoda koszty postępowania w kwocie 387 zł, na które składają się opłata od pozwu w wysokości 100 zł, opłata skarbową od pełnomocnictwa w wysokości 17 zł, a także wynagrodzenie pełnomocnika procesowego w wysokości 270 zł, ustalone stosownie do § 2 pkt 2 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych. Na mocy art. 98 § 11 k.p.c. Sąd zasądził od kosztów procesu odsetki ustawowe za opóźnienie w spełnieniu świadczenia pieniężnego od dnia uprawomocnienia się orzeczenia do dnia zapłaty.

Mając powyższe na uwadze Sąd orzekł jak w sentencji.

Zarządzenie: doręczyć odpis uzasadnienia pełnomocnikowi strony pozwanej bez pouczenia; na podstawie art. 15zss9 ust. 5 ustawie z dnia 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem (...)19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych (Dz. U. poz. 1842, z późn. zm.2) zarządzam odstąpienie od doręczenia pisma za (...).