

Sygn. akt I C 3432/19 upr.

## UZASADNIENIE

**wyroku Sądu Rejonowego dla Warszawy-Mokotowa w W.**

**z 8 stycznia 2020 roku**

Pozwem z dnia 31 lipca 2019 r. (data nadania pozwu w placówce pocztowej), wniesionym do tut. Sądu, powód P. B. wniósł o zasądzenie od (...) Company z siedzibą w S. (Irlandia) reprezentowaną przez (...) Company spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością Oddział w Polsce z siedzibą w W. kwoty 250 euro wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia 21 marca 2019 r. 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 w dniu 21 marca 2019 r. podróżował z J. P. (...) K.-B. (K.) do F. A. (FRA). Powód podał, że lot przewodnika był opóźniony, na skutek czego P. B. dotarł do miejsca docelowego z opóźnieniem ponad 3 godzinnym, po planowanym czasie przylotu. Powód stawiał się planowo na odprawę pasażerów, zatem nabył 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. Pismem z dnia 14 czerwca 2019 r. pozwany został wezwany do zapłaty należnej kwoty w terminie 7 dni, czego nie uczynił.

(pozew – k. 1-4)

W odpowiedzi na pozew (...) Company z siedzibą w S. (Irlandia) wniósł o oddalenie powództwa w całości oraz o zasądzenie od powoda na swoją rzecz zwrotu kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego.

W pierwszej kolejności pozwany na podstawie art. 1099 k.p.c. oraz art. 1105 § 1 k.p.c. podniósł zarzut braku jurysdykcji tutejszego Sądu krajowego i z tego względu wniósł o odrzucenie pozwu w całości. Pozwany zwrócił ponadto uwagę na fakt, że świadczenie jakim jest odszkodowanie przysługujące pasażerom rejsów opóźnionych na podstawie ww. rozporządzenia nr 261/2004 jest prawem osobistym, ściśle związanym z osobą pasażera. Pozwany wskazał, że w niniejszej sprawie roszczenie powinno być oparte na klauzuli 15.2.2. zawartej w (...), na podstawie której pasażerowie zobowiązują się zgłaszać roszczenia bezpośrednio do przewoźnika. Pozwany podniósł, że pasażer, mimo postanowień (...) nie zgłosił swojego roszczenia bezpośrednio do przewoźnika lecz skorzystał z usług osoby trzeciej. Niezgodne z (...) działania pasażera nie pozwoliło zatem na polubowne zakończenie sporu i jednocześnie naraziło przewoźnika lotniczego na dodatkowe koszty, z jakimi wiąże się postępowanie sądowe.

(odpowiedź na pozew – k. 20-22v.)

### **Sąd Rejonowy ustalił, co następuje:**

P. B. miał zaplanowany na dzień 21 marca 2019 r. lot o numerze rejsu (...) z lotniska J. P. (...) K.-B. (K.) do (...) am M. A. (FRA). Lot ten był realizowany przez pozwanego przewoźnika (...) Company z siedzibą w S. (Irlandia). Wylot samolotu zaplanowany był rozkładowo na godzinę 13:05, a przylot na lotnisko docelowe – na 14:40. Lot ten uległ opóźnieniu przekraczającemu 3 godziny i Przemysław B. dotarł na miejsce docelowe 3 godziny później po planowanym czasie przylotu.

(bezsporne, a nadto dowód: dokument podróży – k. 6-6v., karta pokładowa – k. 7)

Zgodnie z Ogólnym Regulaminem P. R. (dalej (...)), o ile konwencja, przepisy obowiązującego prawa lub umowa przewozu lotniczego zawarta z pozwanym jako przewoźnikiem nie stanowią inaczej, ogólne warunki przewozu i

regulacje będą podlegały 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).

(dowód: (...)) k. 31-49)

Pismem datowanym na dzień 14 czerwca 2019 r. powód przez pełnomocnika wezwał pozwanego do zapłaty kwoty 250 euro tytułem odszkodowania za opóźnienie lotu nr (...).

(dowód: wezwanie do zapłaty – k. 8-9v., dowód nadania – k. 10 )

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 niemalże w całości.

W niniejszej sprawie powód domagał się odszkodowania w wysokości 250 euro z tytułu opóźnionego lotu. W sprawie bezsporne było, że P. B. odbył lot samolotem pozwanej spółki (lot nr (...)) w dniu 21 marca 2019 r., na trasie K.-F., który był opóźniony o co najmniej 3 godziny. 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”).

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 wnioski, z tym zastrzeżeniem, że poddanie jurysdykcji sądów polskich spraw może nastąpić również przez wwanie 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. 385<sup>1</sup> 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. Natomiast do roszczeń dochodzonych na podstawie Rozporządzenia UE 261/2004, zastosowanie mają postanowienie artykułów 15.2.1 – 15.2.7 niniejszych ogólnych warunków przewozu.

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. 385<sup>3</sup> 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. 385<sup>1</sup> 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. 22<sup>1</sup> 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 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. 1-449<sup>11</sup>, 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. Miłośzewicz, Kodeks cywilny. Komentarz, red. de Konrad Osajda, 2015,, C.H.Beck, Wydanie 13).

Zgodnie z art. 385<sup>1</sup> § 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. 385<sup>1</sup> § 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.

Jedynie na marginesie wskazać należy, iż Sąd nie odnosił się do twierdzeń pozwanego zawartych w odpowiedzi na pozew, dotyczących ochrony konsumenckiej lub jej braku, przysługującej nabywcy wierzytelności z tytułu odszkodowania, a to z uwagi na to, że w przedmiotowej sprawie po stronie powodowej nie doszło do przelewu roszczeń.

Niewątpliwie roszczenie odszkodowawcze powoda jest wierzytelnością będącą prawem majątkowym. W powołanym Rozporządzeniu nr 261/2004 nie rozstrzygnięto charakteru prawnego odpowiedzialności przewoźnika lotniczego, w szczególności nie wskazano, czy wynika ona z umowy, czy zobowiązania pozaumownego, niemniej jednak zarówno z orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości, jak i orzeczeń Sądu Najwyższego wnioskować należy, że odszkodowanie przysługujące na podstawie art. 7 ust. 1 rozporządzenia stanowi cywilnoprawną kompensację szkód materialnych i niematerialnych związanych z nienależytym wykonaniem przez przewoźnika zobowiązania wynikającego z zawartej umowy przewozu (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 17 marca 2017 r., III CZP 111/16). Umowny charakter odpowiedzialności przewoźnika na podstawie Rozporządzenia nr 261/2004 został przyjęty w orzecznictwie Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej (wyrok z dnia 9 lipca 2009 r., C-204/08; wyrok z dnia 23 października 2012 r., C-581/10 i C-629, w którym wprost jest mowa o odszkodowaniu z tytułu szkody poniesionej przez pasażerów w związku z niewykonaniem umowy przewozu lotniczego). Ryczałtowy charakter odszkodowania, bez konieczności wykazania jej rozmiaru, charakteru i związku przyczynowego z niewykonaniem lub nienależytym wykonaniem umowy przewozu uzasadnia tezę o podobieństwie do kary ustawowej uregulowanej w art. 485 k.c., stanowiącej skutek niewykonania zobowiązania kontraktowego.

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 opierał swoje roszczenie na regulacji zawartej w Rozporządzeniu (WE) nr 261/2004. W myśl art. 5 ust. 1 lit. c Rozporządzenia w przypadku odwołania lotu pasażerowie, których to odwołanie 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. Taką wykładnię przyjął Trybunał Sprawiedliwości w wyroku z dnia 19 listopada 2009 roku w sprawach połączonych C 402/07 i C 432/07. Jak zauważył Trybunał „Artykuły 5, 6 i 7 rozporządzenia nr 261/2004 ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów należy interpretować w ten sposób, że do celów stosowania prawa do odszkodowania pasażerów opóźnionych lotów można traktować jak pasażerów odwołanych lotów oraz że mogą oni powoływać się na prawo do odszkodowania przewidziane w art. 7 tego rozporządzenia, 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. 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”. Podkreślenia wymaga, że również wyrokiem z dnia 23 października 2012 r. w połączonych sprawach C 581/10 oraz C 629/10 Trybunał potwierdził interpretację Rozporządzenia zaprezentowaną w wyroku C 402/07. W uzasadnieniu wyroku Trybunał zwrócił uwagę, że pasażerowie, których lot jest opóźniony oraz pasażerowie, których lot został odwołany, znajdują się w porównywalnych sytuacjach, dla celów odszkodowania na podstawie rozporządzenia nr 261/2004, ponieważ doznają podobnych niedogodności polegających na stracie co najmniej trzech godzin w stosunku do pierwotnego planu ich lotu. Co więcej pasażerowie z obu grup są praktycznie pozbawieni możliwości swobodnej reorganizacji ich podróży w przypadku poważnego wydarzenia związanego z lotem następującego na krótko przed nim lub w jego trakcie albo odwołania takiego lotu, które prowadzi do zaoferowania zmiany planu podróży. Jeżeli z jakiegoś powodu są oni bezwzględnie zmuszeni by dotrzeć do ich miejsca docelowego

w danym momencie, w żaden sposób nie mogą uniknąć straty czasu wynikającej z nowej sytuacji, ponieważ nie mają w tym względzie żadnej swobody.

Pozwany nie powoływał się w toku postępowania na zaistnienie nadzwyczajnych okoliczności wyłączających jego odpowiedzialność, jako przewoźnika o których mowa w art. 5 ust. 3 Rozporządzeniu (WE) nr 261/2004.

Istota niniejszej sprawy sprowadzała się również do rozstrzygnięcia, czy pozwany był uprawniony do ograniczenia we wzorcu umownym możliwości działania pasażera przez pełnomocnika przy przedsądowym dochodzeniu roszczeń o odszkodowanie z tytułu opóźnienia lotu. Dodatkowo sporna pozostawała data wymagalności roszczenia głównego.

W ocenie Sądu postanowienia zawarte w art. 15.2.2 oraz 15.2.3 (...) Regulaminu P. (...), 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 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 przedmiotowej sprawie niekwestionowany pozostawał fakt, że lot nr (...) realizowany przez pozwanego w dniu 21 marca 2019 r., którego uczestnikiem był powód P. B. był opóźniony, przy czym czas opóźnienia wynosił ponad 3 godziny. Nie budziło przy tym wątpliwości, że przedmiotowy lot miał charakter wspólnotowy, a odległość liczona metodą po ortodromie, pomiędzy lotniskiem w K., a portem lotniczym we F. wynosiła do 1.500 kilometrów (800 km). Nie stało również na przeszkodzie, dokonanie przedsądowego wezwania pozwanego przez pełnomocnika powoda. 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 a 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 2 wyroku.

Podstawą zasądzenia odsetek był art. 481 § 1 k.c. W ocenie sądu uzasadnione było zasądzenie odsetek ustawowych za opóźnienie od dnia następującego po dacie realizacji opóźnionego lotu. W tym zakresie należy wskazać, że odszkodowanie wynikające z przepisów Rozporządzenia 261/2004 przysługuje pasażerom opóźnionego lotu w określonej wysokości, z mocy prawa, w sytuacji zaistnienia opóźnienia bądź odwołania lotu. W związku z powyższym roszczenie dotyczące odszkodowania jest wymagalne już następnego dnia po dacie zaistnienia zdarzenia uprawniającego do wypłaty odszkodowania. W tych okolicznościach żądanie powodów należało uwzględnić, zasądzając odsetki ustawowe za opóźnienie od 22 marca 2019 r.

Dalej idące żądanie odsetkowe podlegało oddaleniu (pkt 3 wyroku).

O kosztach procesu orzeczono w oparciu o art. 98 k.p.c. Pozwany, będący stroną przegrywającą sprawę, obowiązany jest zwrócić na rzecz powoda koszty postępowania w kwocie 317 zł, na które składają się opłata od pozwu w wysokości 30 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.

Mając powyższe na uwadze, Sąd orzekł jak w sentencji.

asesor sądowy Łukasz Baranowski

## ZARZĄDZENIE

Odpis wyroku wraz z uzasadnieniem doręczyć pełnomocnikowi powoda (bez pouczenia) oraz pełnomocnikowi pozwanego (bez pouczenia).

W., 27 stycznia 2020 roku

asesor sądowy Łukasz Baranowski