

UZASADNIENIE

Pozwem z dnia 3 października 2020 roku (k. 16 – art. 165 § 2 kpc) powodowie wnieśli o zasądzenie od pozwanej (...) z siedzibą w Irlandii działająca przez (...) Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością Oddział w Polsce z siedzibą w W. kwoty po 250 euro wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia 8 lutego 2019 r. do dnia zapłaty oraz o zasądzenie kosztów procesu.

W uzasadnieniu powodowie wskazali, że byli pasażerem lotu, który to lot był obsługiwany przez pozwaną. Ostatecznie lot uległ opóźnieniu i powodowie skierowali do pozwanej reklamację związaną z opóźnieniem. Powodowie wywodzą swoje roszczenie z 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”), ponieważ pozwana nie wskazała żadnych okoliczności nadzwyczajnych, które mogły spowodować opóźnienie (pozew – k. 1-4v).

W odpowiedzi na pozew pozwana (...) z siedzibą w Irlandii działająca przez (...) Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością Oddział w Polsce z siedzibą w W. po pierwsze podniosła zarzut braku jurysdykcji tutejszego Sądu krajowego w oparciu o treść art. 1099 i 1105 § 1 kpc z uwagi na zapis postanowienia 2.4 (...) Regulaminu P. R. wnosząc o odrzucenie pozwu, a następnie zwróciła uwagę na fakt, że zgodnie z art. 15.2.2. zawartej w Ogólnym Regulaminie P. R., na podstawie której, pasażerowie zobowiązują się zgłaszać roszczenia bezpośrednio do przewoźnika. Tymczasem pasażer, mimo postanowień (...), nie zgłosił swojego roszczenia bezpośrednio do przewoźnika i skorzystał z usług osoby trzeciej. Niezgodne z (...) działanie pasażera nie pozwoliło zatem na polubowne zakończenie sporu i jednocześnie naraziło przewoźnika lotniczego na dodatkowe koszty, a w związku z czym powództwo w ocenie pozwanego jest przedwczesne i podlega oddaleniu. Pozwany podniósł również, że opóźnienie lotu spowodowane zostało nadzwyczajnymi okolicznościami w postaci awarii pompy paliwowej na lotnisku w Ł. (k. 24 i następne).

Sąd ustalił, co następuje:

Powodowie M. S. i M. W. na dzień 8 lutego 2019 roku mieli zaplanowany lot o numerze (...) z lotniska w Ł. L., do portu w (...) w Wielkiej Brytanii.

Lot ten był realizowany przez pozwanego przewoźnika (...) z siedzibą w Irlandii działająca przez (...) Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością Oddział w Polsce z siedzibą w W..

Wylot samolotu zaplanowany był rozkładowo na godzinę 15:25 czasu lokalnego ((...) tj. (...) + 1). Lot ten uległ opóźnieniu i faktycznie lot rozpoczął się o godzinie 10:50 następnego dnia, tj. 9 lutego 2019 r. (tj. 09:50 (...)).

Przeciętny czas przelotu pomiędzy Ł. a (...) to 2 godziny i 5 minut, a odległość mierzona po ortodromie to 1413 km.

(bezsporne, a nadto dowód: zaświadczenie k. 13, podsumowanie rezerwacji – k. 9-9v, karta pokładowa – k. 7-8)

Opóźnienie lotu (...) spowodowane było awarią pompy paliwowej na lotnisku w Ł.. Ze względu na uszkodzenie pompy załoga lotu (...), która miała obsługiwać również lot powodów, została skierowana na lotnisko W.-M., co poskutkowało opóźnieniem następnego lotu w rotacji, zaś lotnisko w Ł. wyłączono zostało w oparciu o depesze (...) z obsługi od godziny 13:01 czasu (...) (tj. 14:01 czasu lokalnego (...)) do godziny 20:30 czasu (...) tj. 21:30 czasu lokalnego (...) w dniu 08 lutego 2021 roku tj. na ponad 7 godzin.

(dowód: pismo Analityka Kontroli (...) Lotów z tłumaczeniem – k. 55-57, depesza (...) k. 59)

Powodowie, za pośrednictwem pełnomocnika zgłosili reklamację pozwanemu w związku z opóźnieniem samolotu.

(bezsporne)

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie wyżej wskazanych dowodów złożonych do akt sprawy, których autentyczności nie kwestionowała żadna ze stron i nie budziły wątpliwości oraz na podstawie twierdzeń przyznanych wprost i niezaprzeczonych przez strony, na podstawie art. 229 k.p.c. i 230 k.p.c.

Sąd zważył, co następuje.

Powództwo nie zasługiwało na uwzględnienie.

W niniejszej sprawie powodowie domagali się odszkodowania w wysokości po 250 euro z tytułu opóźnionego lotu. W myśl art. 5 ust. 1 lit. c Rozporządzenia nr 261/2004, w przypadku odwołania lotu pasażerowie, których to odwołanie dotyczy mają prawo do odszkodowania od obsługującego przewoźnika lotniczego, zgodnie z art. 7, chyba że:

1. zostali poinformowani o odwołaniu co najmniej dwa tygodnie przed planowym czasem odlotu;

lub

2. 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

3. 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 ostatnia destynacja, do której przybycie na skutek opóźnienia nastąpi po czasie planowanego przylotu a spowodowaną odmową przyjęcia na pokład lub odwołaniem lotu.

Uprawienie do żądania odszkodowania przysługuje również pasażerom lotów opóźnionych, jeżeli 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. (vide: Trybunał Sprawiedliwości w wyroku z dnia 19 listopada 2009 roku w sprawach połączonych C 402/07 i C 432/07). W ocenie Trybunału „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”.

Lot powodów był opóźniony o ponad 3 godziny, lot ten miał długość do 1.500 km, a pozwana była przewoźnikiem ww lot obsługujący (co było bezsporne pomiędzy stronami).

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 sprawie było poza sporem, że lot realizowany przez pozwanego w dniu 8 lutego 2019 r. doznał opóźnienia.

Pozwany powołał się 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 okoliczności wyłączające jego odpowiedzialność wskazywał, iż zaplanowany na 8 lutego 2019 r. lot powodów odwołany został w wyniku awarii pompy paliwowej.

Stosownie do brzmienia przywołanej wyżej normy, 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.

Biorąc pod uwagę ustalenia faktyczne poczynione przez Sąd w oparciu o twierdzenia stron przyznane wprost i niezaprzeczone przez te strony (art. 229 k.p.c. i 230 k.p.c.) w realiach sprawy niniejszej zachodzi wyłączenie odpowiedzialności pozwanego jako przewoźnika na podstawie art. 5 ust. 3 powołanego Rozporządzenia.

Zdaniem Sądu awaria pompy paliwowej jest taką nadzwyczajną okolicznością, której nie można było uniknąć. Zgodnie z tezą wyroku Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w W. z 23 kwietnia 2014 r. w sprawie o sygn. VII SA/Wa 2461/13 (publ. LEX nr 1486631) na gruncie przewozów lotniczych pojęcie „nadzwyczajnych okoliczności” oznacza zdarzenie, które nie dotyczy normalnej działalności wykonywanej przez przewoźnika lotniczego i 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.

Ocenie również podlegało działanie przewoźnika mające na celu wykonanie umowy zwartej z powodami. I tak, zważyć należy, iż zgodnie z komunikatem (...) lotnisko w Ł. (z uwagi na awarie pompy paliwowej) zostało wyłączone od godziny 13:01 (...) tj. 14:01 czasu lokalnego (czyli (...) czas środkowoeuropejski standardowy + 1) w dniu 08 lutego 2019 roku. Mając zaś na względzie godzinę planowanego lotu w zestawieniu z godziną wydania komunikatu – pozwany nie był w stanie przedsięwziąć jakichkolwiek środków by tą obiektywną przeszkodę pokonać. Tak samo, dopiero komunikatem z dnia 08 lutego 2016 roku z godziny 20:30 (...) tj. 21:30 czasu lokalnego (...) przywrócono obsługę powietrzna na lotnisku w Ł.. W ocenie Sądu, biorąc pod uwagę zasady żeglugi powietrznej, kolejność przydzielanych korytarzy powietrznych, zdaniem Sądu pozwany podjął wszelkie możliwe środki zaradcze w najszybszym możliwym

czasie, by wykonać umowę zawartą z powodami lecz nie był w stanie uniknąć zaistniałego w niniejszej sprawie opóźnienia z uwagi na nadzwyczajne okoliczności. (vide k. 56-58)

W ocenie Sądu awaria jako sytuacja losowa nie może być czynnością w ogóle kontrolowalną przez pozwanego przewoźnika – podobnie jak i każdego innego przewoźnika.

Co istotne pozwany podnosił również, iż bezpodstawność powództwa wynika także z niezachowania przez powoda kwestii formalnej w postaci bezpośredniego żądania odszkodowania od pozwanego, wskazując, iż gdyby powodowie tak postąpili to „uzyskaliby należność w żądanej wysokości”.

Zarzut przedwczesności powództwa i niezachowania wymogu zgłoszenia żądania bezpośrednio pozwany wywodził z zapisu wzorca umownego Zgodnie z art. 15.2.2 Ogólnym Regulaminem P. R. (...), 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.

Co zaś się tyczy zarzutu przedwczesności powództwa – to wskazać wypada, iż postanowienia regulaminu zawarte w art. 15.2.2 i 15.2.3 są nieważne jako sprzeczne z przepisami powszechnie obowiązującymi, co oczywiste. (art. 58 § 3 kc w zw. z art. 58 § 1 kc) Nie sposób bowiem ograniczać prawa podmiotowego jakim jest możliwość działania przez pełnomocnika czy też korzystanie przez konsumenta z pomocy adwokata czy radcy prawnego. Po pierwsze można dokonać czynności prawnej przez przedstawiciela (art. 95 § 1 kc) a taka czynność dokonana przez przedstawiciela w granicach umocowania pociąga za sobą bezpośrednio skutki dla reprezentowanego (§ 2 art. 95). Umocowanie rzecz jasna może wynikać z ustawy lub z oświadczenia o udzieleniu pełnomocnictwa (art. 96 kc).

Zaznaczyć przy tym należy, iż pisemna procedura zgłoszenia reklamacyjnego i niewystarczająca orientacja konsumenta lub uciążliwość samej procedury tym bardziej przemawia za celowością skorzystania przez konsumenta z pomocy prawnej pełnomocnika, a czego pozwany nie może wyłączyć zapisem regulaminu skoro taka możliwość nie została wyłączona ani przepisem prawa krajowego ani unijnego.

Za niezasadny Sąd uznał również argument pozwanej, że gdyby powodowie zgłosili żądanie wypłaty odszkodowania bezpośrednio do pozwanej, to uzyskaliby należność w żądanej wysokości, bez potrzeby naliczenia odsetek i kosztów sądowych – nic nie stało na przeszkodzie aby uczynić zadość żądaniu powodów po doręczeniu odpisu pozwu. Zresztą uczynienie zadość wezwaniu do zapłaty czy też żądaniu pozwu było możliwe.

I finalnie chybiony jest zarzut pozwanego braku jurysdykcji krajowej. Co prawda art. 1099 § 1 kpc stanowi, że brak jurysdykcji krajowej sąd bierze pod rozwagę z urzędu w każdym stanie sprawy, a w razie stwierdzenia braku jurysdykcji krajowej sąd odrzuca pozew lub wniosek.

Niemniej niniejsza sprawa ma charakter konsumencki, co pozostaje bezsporne pomiędzy stronami, a co za tym idzie zapisy postanowień regulaminu wskazany w art. 2.4 regulaminu (k.22) w zakresie w jakim poddaje spór wynikły z zawartej umowy przewozu prawu irlandzkiemu, a wynikiłe spory jurysdykcji sądów irlandzkich jako ocenić należy jako abuzywne (art. 385¹ i następne kc) a zatem jest bezskuteczne w stosunku do konsumenta ex tunc. Wskazać wypada, iż spełnione są przesłanki abuzywności, a to oceniane postanowienie nie dotyczy świadczenia głównego, jest sprzeczne z dobrymi obyczajami, rażąco narusza interes ekonomiczny konsumenta i niebyło indywidualnie negocjowane.

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.

Po pierwsze art. 385³ pkt 23 k.c. wskazuje, 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.

W umowie przewozu główne świadczenia stron, to zapłata ceny za przewóz (cena biletu) i wykonanie przewozu przez przewoźnika. Kwestionowany zapis nie był też indywidualnie uzgadniany z konsumentem – co wynika wprost z samej procedury zawarcia umowy – o czym pisze sam pozwany – (k. 25) – wskazując, iż dokonanie rezerwacji biletu i wypełnienie formularza na stronie internetowej lub poprzez rezerwację wycieczki w biurze turystycznym jest równoznaczne z zaakceptowaniem wzorca umownego – regulaminu. Ba, pozwany dodatkowo wskazuje, iż formularz jest tak skonstruowany, że nie można zapłacić za bilet jak nie zostanie zaznaczone w formularzu internetowym okienko (tzw. check box) dotyczące znajomości regulaminu. (k. 25) Takie postanowienie umowne ogranicza prawo konsumenta do wystąpienia z powództwem poprzez wyłączenie możliwości dochodzenia roszczenia przed sądem krajowym wedle własnego miejsca zamieszkania ewentualnie dokonania możliwości wyboru sądu właściwego, po wtóre skutkuje zachwianiem równowagi praw i obowiązków konsumenta, który zmuszony jest do dochodzenia roszczeń przed sądem znacznie odległym, według prawa obcego a nieraz z bariera językowa w przypadku gdy językiem urzędowym jest język obcy dla konsumenta. To wszystko zaś jest sprzeczne z dobrymi obyczajami – mając na względzie nierównowagę procesową a nadto rażąco naruszające interesy ekonomiczne konsumenta – narażając na wysokie koszty związane z dochodzeniem roszczeń niewspółmiernie do roszczenia i prowadząc do uniemożliwienia zaspokojenia roszczenia wynikającego z prawa unijnego.

Ubocznie wskazać należy również na orzeczenie (...) z dnia 09 lipca 2009 roku w sprawie C – 204-08 w której wskazano wprost (w przypadku umowy zawartej z jednym przedsiębiorstwem lotniczym będącym przewoźnikiem), iż to powód ma prawo wyboru sądu właściwego pomiędzy sądem miejsca odlotu a sądem miejsca przylotu jeśli przelot (przewód lotniczy) realizowano pomiędzy dwoma państwami członkowskimi.

Co zaś się tyczy zarzutu przedwczesności powództwa – to wskazać wypada, iż zgodnie z art. 205 c ustawy z dnia wszedł w życie w dniu 01 kwietnia 2019 r. przepis ten nie ma zastosowania do spraw wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie ustawy nowelizującej - zgodnie z brzmieniem art. 14 ust. 1 ustawy z dnia 14 grudnia 2018 r. o zmianie ustawy - Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. 2019. 235)

Zważywszy na powyższe powództwo należało oddalić jako bezzasadne, o czym Sąd orzekł w punkcie I. sentencji.

O kosztach procesu Sąd orzekł w oparciu o przepis art. 102 k.p.c. (punkt II. wyroku), zgodnie z którym w wypadkach szczególnie uzasadnionych sąd może zasądzić od strony przegrywającej tylko część kosztów albo nie obciążać jej w ogóle kosztami. Przepisy kodeksu postępowania cywilnego statuują zasadę, że wynik procesu z reguły decyduje o obowiązku zwrotu kosztów przeciwnikowi. Niemniej jednak nie jest to obowiązek nieograniczony i podlega ocenie z punktu widzenia zasad słuszności. Odstąpienie od ogólnych reguł rozliczania kosztów procesu ze względów słuszności jest rozwiązaniem o wyjątkowym charakterze, wymagającym proporcjonalnego wyważenia interesów stron postępowania w świetle okoliczności sprawy. Ocena, czy w okolicznościach określonej sprawy zaistniał „wypadek szczególnie uzasadniony” zależy od swobodnej decyzji sądu, która jednak nie może być dowolna i (co więcej) powinna uwzględniać wszystkie okoliczności, które mogą mieć wpływ na jej podjęcie. W sprawie niniejszej powodowie wskutek niezawinionych przez siebie awarii losowych ponieśli negatywne konsekwencje w postaci opóźnienia zarezerwowanego przez siebie lotu. Wprawdzie powództwo zostało oddalone, jednak Sąd po rozważeniu okoliczności sprawy doszedł do przekonania, że niezawiniona przez żadną ze stron awaria, przez którą powodowie nie mogli utrzymać się ze swoim roszczeniem, nie może prowadzić do sytuacji dalszego obciążenia powodów kosztami procesu, w szczególności ze względu na charakter żądania poddanego rozstrzygnięciu oraz subiektywne przekonanie strony o zasadności roszczeń.

ZARZĄDZENIE

Odpis wyroku wraz z uzasadnieniem proszę doręczyć pozwanemu za pośrednictwem pełnomocnika (bez pouczenia).

03-06-2021