

S.. akt I C 3870/20 upr.

UZASADNIENIE

W pozwie z 12 października 2019 r. powódka A. K., reprezentowana przez profesjonalnego pełnomocnika, wniosła o zasądzenie na jej rzecz od pozwanego (...) Company z siedzibą w D. (Irlandia)- Oddział w Polsce z siedzibą w W. kwoty 400,00 euro wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie za okres od 24 grudnia 2019 r. do dnia zapłaty, a nadto zażądała zwrotu kosztów procesu według norm przepisanych. W uzasadnieniu pozwu powódka wskazała, że 23 grudnia 2019 r. miała zaplanowany lot z K. do L.. Wskazany lot uległ opóźnieniu o 3 godziny i 35 minut. Powódka wezwała pozwanego do zapłaty odszkodowania, a pozwany nie odpowiedział na przedmiotowe wezwanie (pozew – k. 1-2).

W udzielonej odpowiedzi na pozew pozwany w pierwszej kolejności podniósł na podstawie art. 1099 k.p.c. i art. 1105 § 1 k.p.c. zarzut braku jurysdykcji tutejszego Sądu krajowego w sprawie i wniósł o odrzucenie pozwu w całości. W przypadku nieuwzględnienia przez Sąd powyższego zarzutu, pozwany wniósł o oddalenie powództwa w całości i zasądzenie zwrotu kosztów procesu według norm przepisanych. W uzasadnieniu swojego stanowiska procesowego pozwany wskazał, że powódka przed zakupem biletu lotniczego zaakceptowała Ogólny Regulamin P. R., który zgodnie z pkt. 2.4 wszelkie spory powstałe na tle umowy przewozu przekazuje pod jurysdykcję sądów irlandzkich. Dodał on również, że pozew powinien zostać odrzucony zgodnie z art. 199 § 1 pkt 1 k.p.c. z uwagi na niedopuszczalność drogi sądowej, gdyż powódka nie wyczerpała postępowania reklamacyjnego zgodnie z brzmieniem art. 205c ust. 1 ustawy Prawo lotnicze. Za postępowanie reklamacyjne nie można uznać bowiem wezwania do zapłaty. Powódka zobowiązana była ponadto na podstawie pkt. 15.2 regulaminu pozwanego do bezpośredniego kontaktu z pozwanym celem złożenia reklamacji. Pozwany wskazał również, iż sporny lot nie mógł odbyć się planowo z uwagi na złą pogodę tj. mgłę i zachmurzenie nad lotniskiem w L. oraz mgłę i niską widoczność nad lotniskiem w K. (odpowiedź na pozew- k. 13-16v).

W replice na odpowiedź na pozew powódka podtrzymała swoje dotychczasowe stanowisko w sprawie. Wskazała ona, iż pełnomocnik pozwanego nie jest należycie umocowany do działania w sprawie, a wezwanie do zapłaty wyczerpywało wymagania postępowania reklamacyjnego. Dodatkowo złożenie reklamacji za pośrednictwem pełnomocnika działającego w oparciu o pełnomocnictwo prawa materialnego zobowiązywało pozwanego do jej rozpatrzenia, w taki sam sposób jakby reklamacja została wniesiona bezpośrednio przez uprawnionego do odszkodowania pasażera, a próby ograniczenia

w regulaminie sposobności działania pasażera za pośrednictwem pełnomocnika należy uznać także za klauzulę abuzywną w rozumieniu art. 385¹ k.c. Powódka wskazała, że z raportu ze strony flightera.net wynika, iż loty odbywały się zgodnie z czasem, a do opóźnienia doszło wyłącznie w przypadku jej lotu, co wyklucza iż przyczyną tego były warunki meteorologiczne. Nie wynika to w ocenie powódki z raportu pozwanego (replika- k. 59-63v).

Pozwany podtrzymał swoje dotychczasowe stanowisko w sprawie (pismo pozwanego- k. 71).

Sąd Rejonowy ustalił, co następuje:

Powódka miała na 23 grudnia 2019 r. zaplanowany lot o numerze (...) z K. do L., który miał zostać wykonany przez pozwanego. Lot miał rozpocząć się o godzinie 12:05, a zakończyć o godz. 15:05.

(okoliczności bezsporne, ponadto: wydruk karty pokładowej- k. 5).

Z uwagi na złe warunki pogodowe tj. mgłę i zachmurzenie nad lotniskiem w L., a także gęstą mgłę i słabą widoczność nad lotniskiem K., lot nr (...) uległ opóźnieniu o 3 godziny i 35 minut.

(okoliczności bezsporne, ponadto: oświadczenie analityka kontroli obsługi lotów pozwanego- k. 45, wydruk (...) Story- k. 45v; tłumaczenie- k. 54-54v)

Pismem z 7 stycznia 2020 r. powódka, za pośrednictwem swojego pełnomocnika, wezwała pozwanego do zapłaty należnego jej odszkodowania w wysokości 400 euro w terminie 7 dni od dnia doręczenia. Pozwany nie ustosunkował się do roszczenia powódki.

(okoliczności bezsporne, ponadto: wezwanie do zapłaty- k. 6, k. 64; potwierdzenie nadania przesyłki- k. 65; potwierdzenie doręczenia- k. 66-66v)

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. Żaden z dokumentów stanowiących podstawę ustaleń faktycznych w sprawie nie wzbudził zastrzeżeń Sądu co do swej mocy dowodowej, niezależnie od tego, że do akt sprawy złożone zostały one w formie kserokopii. Powodowie i pozwany nie zaprzeczali rzetelności tych kopii, a Sąd nie znalazł przyczyn, by wątpliwości w tym zakresie powziąć z urzędu. Dokumenty te Sąd uznał za wiarygodne, gdyż składają się one na spójny obraz stanu faktycznego i nie pozostają ze sobą w sprzeczności. Sąd pominął dowody w postaci raportu pogodowego (k. 46) oraz wydruku pod tytułem (...) / (...) from (...), L./P. (Portugalia)”, przedłożonego przez pozwanego. Wskazany dowód był w ocenie Sądu nieczytelny.

Sąd Rejonowy zważył, co następuje:

Powództwo podlegało oddaleniu.

W pierwszej kolejności należało się odnieść do wniosku pozwanego o odrzucenie pozwu ze względu na brak jurysdykcji oraz niewyczerpanie ścieżki reklamacyjnej i czasową niedopuszczalność drogi sądowej.

Zgodnie z 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.

Pozwany wskazywał, że podstawę wyłączenia jurysdykcji krajowej miały stanowić zapisy postanowień 2.4. (...). W ocenie Sądu jurysdykcja tutejszego Sądu nie została skutecznie wyłączona przez ww. postanowienie (...). W ocenie Sądu postanowienie to stanowi bowiem klauzulę niedozwoloną w rozumieniu art. 385¹ k.c. Sąd w tym zakresie podziela argumentację prawną przedstawioną w uzasadnieniu wyroku Sądu Okręgowego w Warszawie z dnia 14 stycznia 2019 r., sygn. XXVII Ca 1830/18 (Legalis nr 2131652).

Należy zaznaczyć, że z przywołanego postanowienia (...) wynika, iż znajduje ono zastosowanie dopiero wówczas, gdy nic innego nie wynika z konwencji lub obowiązującego prawa. Wobec powyższego kwestię jurysdykcji należało ocenić najpierw przez pryzmat obowiązujących przepisów prawa. Analizę tę należało rozpocząć od ustalenia, że stroną przedmiotowej umowy przewozu był konsument. Powyższe z kolei nakazuje ocenę postanowień umowy pod kątem abuzywności, o której mowa w art. 385¹ i nast. k.c.

W art. 385³ pkt 23 k.c. wskazano, 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. Przepis ten nie może zostać uznany za przesądzający o abuzywności postanowień umowy łączącej powodów i pozwaną stanowi jednak wskazówkę przy dokonywaniu oceny przesłanek zawartych w art. 385¹ k.c.

Aby postanowienie umowne zostało uznane za abuzywne musi spełniać łącznie cztery warunki: 1) zawarcia umowy z konsumentem, 2) brakiem indywidualnego uzgodnienia jego treści, 3) ukształtowaniem praw i obowiązków

konsumenta w sposób sprzeczny z dobrymi obyczajami oraz rażąco naruszający jego interesy, 4) niemożnością jego klasyfikacji jako postanowienia sformułowanego jednoznacznie, a odnoszącego się do głównych świadczeń stron. Jak już powyżej wskazano, nie budzi wątpliwości, że w świetle art. 22¹ k.c. powodowie, jako konsumenci zawarli z pozwanym umowę niezwiązaną z ich działalnością gospodarczą lub zawodową.

Niewątpliwym jest także, że wskazany zapis (...) nie został z konsumentem uzgodniony indywidualnie. Pozwany wskazuje, że aby dokonać zakupu biletu lotniczego konsument musiał zaakceptować ogólny regulamin przewozu. Nie można przy tym zasadnie twierdzić, aby dobrowolna akceptacja była równoznaczna z możliwością indywidualnego uzgadniania postanowień umownych.

Postanowienie umowne z punkt 2.4. (...) nie dotyczyło także głównych świadczeń stron. Istotą umowy przewozu po stronie przewoźnika jest przewiezienie za wynagrodzeniem osób lub rzeczy w zakresie działalności swego przedsiębiorstwa, natomiast po stronie podróżnego zapłata wynagrodzenia za przewóz (art. 774 k.c.). Jeżeli chodzi o klauzulę dobrych obyczajów to klauzula ta nawiązuje do wyobrażeń o uczciwych, rzetelnych działaniach stron. Jak wskazuje W. P. (w: K. Pietrzykowski, Komentarz KC, t. 1, 2008, s. 1094), istotą dobrych obyczajów jest szeroko rozumiany szacunek do drugiego człowieka, wskutek czego sprzeczne z nimi są działania wykorzystujące m.in. niewiedzę, brak doświadczenia drugiej strony, naruszanie zasady równorzędności stron (por. E. Gniewek, P. Machnikowski (red.), Kodeks cywilny. Komentarz. Wyd. 9, Warszawa 2019). Ustalenie 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, por. P. Mikłaszewicz [w:] K. Osajda (red.) Kodeks cywilny. Komentarz, wyd. 25, Warszawa 2020, Legalis).

Natomiast naruszenie interesów konsumenta, przy czym w grę wchodzi tu szerokie ich rozumienie, obejmujące oprócz interesu ekonomicznego także kwestie związane z niewygodą organizacyjną, mitręgą czy stratą czasu, musi być rażące (zob. E. Łętowska, Umowy, s. 341, wyr. Sądu OKiK z 18.11.2013 r., XVII AmC 12373/12, Legalis).

W ocenie Sądu klauzula umowna poddająca spory wynikające z umowy przewozu zawartej przez konsumenta z przewoźnikiem sądom irlandzkim, co roszczeń dochodzonych na podstawie Rozporządzenia UE 261/2004, wyłączając jurysdykcję krajową jest sprzeczna z dobrymi obyczajami i narusza interesy konsumenta.

Takie postanowienie umowne ogranicza bowiem prawo konsumenta do wystąpienia z powództwem poprzez ograniczenie możliwości wyboru sądu właściwego do rozpoznania sporu. Trudno przy tym uznać, by konsument zgodził się na wskazane postanowienie, gdyby prowadził indywidualne negocjacje.

Mając powyższe na uwadze uznać należało, że z mocy art. 385¹ § 1 i 2 k.c. omawiany zapis nie wiązał powódki jako konsumenta. Wobec powyższego nie zachodziła przesłanka braku jurysdykcji krajowej.

Zdaniem Sądu nie zachodziła również czasowa niedopuszczalność drogi sądowej, która uzasadniałaby odrzucenie pozwu (art. 199 § 1 pkt. 1 k.p.c.).

Zgodnie z art. 205c ustawy z dnia 03 lipca 2002 roku Prawo lotnicze (j.t. Dz. U. 2018.1183), dochodzenie roszczeń majątkowych wynikających z przepisów m. in. rozp. (WE) nr 261/2004 przysługuje pasażerowi po wyczerpaniu postępowania reklamacyjnego (ust. 1). 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). Reklamację składa się w formie pisemnej albo elektronicznej w rozumieniu przepisów Kodeksu cywilnego (ust. 3).

W ocenie Sądu powyższe przepisy ustanawiając formę reklamacji nie ustanawiają wymogu by miała ona jakąś szczególną treść. Gdyby ustawodawca chciał, aby reklamacja do przewoźnika lotniczego miała określoną treść lub jakieś obowiązkowe elementy, to z pewnością w dodanym w 2019 r. przepisie art. 205c ustawy Prawo lotnicze, zawarłby takie regulacje. Skoro jednak takie unormowania nie zostały ustanowione to pojęcie reklamacji

należy interpretować zgodnie z powszechnym rozumieniem tego słowa. Zgodnie ze Słownikiem języka polskiego „reklamacja” oznacza zwrócenie się do dostawcy, producenta, wykonawcy usługi w sprawie ujawnionych wad towaru, niedokładności w dostawie, w rachunku, w wykonaniu usługi itp. z żądaniem naprawienia szkód.

Powódka skierowała do pozwanego wezwanie do zapłaty z 7 stycznia 2020 r. - dołączone do pozwu – w którym wskazano dane pasażera, lot, w którym brała udział oraz podstawę faktyczną i prawną żądania. W ocenie Sądu brak było zatem przeszkód do potraktowania ww. wezwania jako reklamacji w rozumieniu powyższego przepisu. Decydujące znaczenie przy dokonywaniu oceny czy dane pismo stanowi reklamację powinna mieć treść tego pisma, a nie jego tytuł. Oceny tej nie zmienia fakt, że wezwanie do zapłaty zostało skierowane do pozwanego przez pełnomocnika powodów. Złożenie reklamacji/wniesienia wezwania do zapłaty nie jest czynnością prawną, co do której wyłączone byłoby działania za pośrednictwem pełnomocnika, zatem wewnętrzne regulacje pozwanego nie powinny wyłączać tej możliwości. Skoro zatem powódka wykazała, iż pozwany 17 stycznia 2020 r. wezwanie otrzymał, należało uznać, że droga postępowania reklamacyjnego została wyczerpana, a zatem nie zachodzi z tego powodu niedopuszczalność drogi sądowej (pkt 1 wyroku).

W tym miejscu należy wskazać, iż nie zasługiwał na uwzględnienie zarzut powódki, iż pełnomocnik pozwanego został umocowany do działania w sprawie przez osobę która takiego pełnomocnictwa nie mogła mu udzielić. J. K., jak wynika z pełnomocnictwa mu udzielonego, został umocowany jako pracownik pozwanego na podstawie irlandzkiej ustawy o pełnomocnictwach z 1996 r., i następnie udzielił on pełnomocnictwa, na tej samej podstawie prawnej, L. M., szefowi działu prawnego departamentu obsługi klienta spółki, którego pełnomocnictwo obowiązuje do października 2021 r. L. M. udzielił natomiast pełnomocnictwa adwokatowi działającemu w niniejszym postępowaniu już na podstawie prawa polskiego. Niewątpliwie był do tego uprawniony na podstawie art. 87 § 2 k.p.c. jako pracownik pozwanego.

W myśl art. 7 ust. 1b rozporządzenia (WE) Nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r., pasażerowie otrzymują odszkodowanie w wysokości 400 euro dla wszystkich lotów wewnątrzspółnotowych dłuższych niż 1.500 kilometrów i wszystkich innych lotów o długości od 1.500 do 3.500 kilometrów.

Art. 5 ust. 3 ww. rozporządzenia stanowi jednak, że 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.

Jak orzekł Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej w wyroku w sprawach połączonych C-402/07 i C-432/07, "Artykuły 5, 6 i 7 rozporządzenia nr 261/2004 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".

Mając powyższe na uwadze należy wskazać, że w niniejszej sprawie wykazano, że opóźnienie lotu 23 grudnia 2019 r. spowodowane zostało zaistnieniem nadzwyczajnej okoliczności tj. złą pogodą i słabą widocznością zarówno nad lotniskiem w L., jak i lotniskiem w K.. Pozwany przedłożył oryginał oraz kserokopię tłumaczenia dokonanego przez tłumacza przysięgłego, gdzie wskazana została przez analityka kontroli obsługi lotów przyczyna opóźnienia lotów. Do oświadczenia tego dołączony został również (k. 45v i 54 v) dokument (...), z którego można wywnioskować, iż lot (...) został opóźniony przez niesprzyjające warunki pogodowe. Trudno zatem uznać, ażeby przewoźnik mógł uniknąć wystąpienia zachmurzenia i mgły nad którymkolwiek z lotnisk, mimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków. W ocenie Sądu dostatecznie przedstawiono dowody na zaistnienie zdarzenia o charakterze nieprzewidywalnym, zewnętrznym, na które przewoźnik lotniczy wykonujący sporny lot faktycznie nie miał żadnego wpływu i któremu

tak naprawdę nie mógł zapobiec. Wręcz przeciwnie, ciężko sobie wyobrazić próbę „usunięcia” zachmurzenia i mgły nad lotniska. Odmienna okoliczność nie wynikała z dowodów przedłożonych przez powódkę w postaci wydruków z portalu flightera.net, gdyż z ich treści nie wynika, że przyczyną tego była zła pogoda w L., a raport przedłożony przez powódkę dotyczy wyłącznie lotów z lotniska w K.. Jednakże zaznaczyć należy, iż loty poprzedzające wylot powódki ulegały opóźnieniom, co może potwierdzać stanowisko powoda, iż poza złymi warunkami pogodowymi w L., także w K. pogoda nie była sprzyjająca.

Pozwany skutecznie wykazał zaistnienie okoliczności z art. 5 ust. 3 powołanego rozporządzenia, zwalniając się tym samym z obowiązku wypłaty rekompensaty przewidzianej w art. 7. Wobec powyższego powództwo należało oddalić, o czym Sąd orzekł w punkcie 2. wyroku.

O kosztach Sąd orzekł na podstawie art. 98 k.p.c. powódka, jako przegrywając spór w całości, zobowiązana jest zwrócić pozwanemu poniesione przez niego koszty procesu, na które złożyły się: koszty zastępstwa procesowego w kwocie 900 zł ustalone na podstawie § 2 pkt 3 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności adwokackie oraz 17 zł tytułem opłaty skarbowej od dokumentu pełnomocnictwa.

ZARZĄDZENIE

(...)