

UZASADNIENIE

Pozwem złożonym dnia 21 kwietnia 2021 r. (data stempla pocztowego) powód (...) S.A. z siedzibą w W. (dawniej (...) S.A.) wniósł o zasądzenie od strony pozwanej (...) z siedzibą w D. na jego rzecz kwoty 500 euro wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia następującego po dniu od doręczenia odpisu pozwu stronie przeciwnej do dnia zapłaty oraz zwrotu kosztów postępowania według norm prawem przepisanych.

W uzasadnieniu pozwu wskazał, że jej poprzednicy prawni M. B. i P. B. (1) zawarli z pozwaną umowę przewozu, na podstawie których w dniu 18 października 2020 r. podróżowali na trasie z K. do T. (Macedonia). Lot był odwołany. M. B. i P. B. (1) stawili się planowo na odprawę pasażerów, zatem nabyli w stosunku do strony pozwanej roszczenie o zapłatę odszkodowania na podstawie art. 7 Rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 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. Powód wskazał, że na podstawie umów cesji z dnia 29 października 2020 r. nabył ww. wierzytelność, a następnie wszczął postępowanie reklamacyjne i tym samym pozwana została zawiadomiona o dokonaniu przelewu wierzytelności oraz wezwana do zapłaty należnej kwoty w terminie 30 dni. Ostatecznie pomiędzy stronami nie doszło do ugodowego rozwiązania sporu (pozew – k. 1-3).

W odpowiedzi na pozew z 23 sierpnia 2021 r. (data stempla pocztowego) strona pozwana w pierwszej kolejności podniosła zarzut braku jurysdykcji tut. Sądu oraz zarzut braku legitymacji czynnej powoda, wnosząc o odrzucenie pozwu. W razie nieuwzględnienia przez Sąd tych zarzutów, strona pozwana podniosła zarzut braku zasadności roszczenia i wniosła o oddalenie powództwa w całości oraz zasądzenie od powoda na jej rzecz zwrotu kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm prawem przepisanych. Wskazano, że opóźnienie lotu nr (...) nastąpiło z uwagi na ogólnokrajowy strajk greckich służb ruchu lotniczego, który był poza kontrolą strony pozwanej (odpowiedź na pozew – k. 34-40).

W replice na odpowiedź na pozew powód podtrzymał dotychczasowe stanowisko w sprawie. Wskazał, że rejs jego poprzedników prawnych oznaczony numerem (...) odbył się, jednak zrealizowany był z ponad 3 godzinnym opóźnieniem w stosunku do pierwotnej godziny startu. Wskazano, że samolot miał wystartować o godzinie 11.20 (...) (13.20 czasu lokalnego), natomiast lądowanie w miejscu docelowym zaplanowane było na 13.15 (...) (16.15 czasu lokalnego). Wskazano, że strona pozwana w sposób niedostateczny przygotowała się do zapowiadanych od 14 października 2020 r., przez greckie media, strajków personelu służb kontroli ruchu lotniczego, co realnie wpłynęło na całą organizację lotów i powodowało liczne opóźnienia, w tym opóźnienie lotu nr (...) (replika na odpowiedź na pozew – k. 82-88).

Sąd Rejonowy ustalił, co następuje:

(...) Company z siedzibą w D. (dalej jako: (...)) w ramach prowadzonej przez siebie działalności gospodarczej świadczy usługi przewozu lotniczego. W Polsce działa poprzez swój oddział – (...) sp. z o.o. oddział w Polsce z siedzibą w W.. Na podstawie umowy przewozu (...) z siedzibą w D. zobowiązał się przewieźć w dniu 18 października 2020 r. M. B. i P. B. (1) z K. do S. (Grecja). Planowany lot został odwołany.

(okoliczności bezsporne, a nadto: k. 63-69 – (...) z siedzibą w D., k. 9-10, 16-17 – karty pokładowe)

W dniu zawarcia umowy przewozu i nadal R. posługuje się wzorcem umowy pod nazwą Ogólny Regulamin P. R. (dalej także jako: (...)).

W art. 2.4.1 (...) postanowiono, że o ile Konwencja, przepisy obowiązującego prawa lub umowa przewozu lotniczego zawarta z przewoźnikiem (także w przypadku zakupu biletu za pośrednictwem touroperatora) nie stanowią inaczej, Ogólne Warunki Przewozu oraz Regulacje będą podlegały prawu polskiemu, zgodnie z którym należy je interpretować.

Według art. 2.4.2 (...), pasażer jest uprawniony do dochodzenia roszczeń przeciwko przewoźnikowi w sądzie właściwym miejscowo, z wyjątkiem roszczeń dochodzonych na podstawie Rozporządzenia UE 261/2004, jeśli pasażer nie zastosował się do artykułów 15.2.1 – 15.2.7 Ogólnych Warunków Przewozu, oraz w sprawach niekonsumenckich (tj. B2B), które to podlegać będą wyłącznej jurysdykcji sądów irlandzkich.

Art. 15.2.2 (...) stanowił, że roszczenia dochodzone na podstawie Rozporządzenia 261/2004 będą zgłaszane przez pasażerów bezpośrednio do przewoźnika, który udzieli im odpowiedzi bezpośrednio w terminie 28 dni lub w terminie przewidzianym przez prawo właściwe (którykolwiek termin jest krótszy), zanim pasażerowie zaangażują osoby trzecie do zgłaszania roszczeń w ich imieniu.

Zgodnie z art. 15.2.3 (...), przewoźnik nie rozpatrzy roszczenia zgłoszonego przez osoby trzecie, jeżeli pasażer nie zgłosił wcześniej roszczenia do R. i nie dał R. czasu na odpowiedź zgodnie z artykułem 15.2.2.

Art. 15.2.8 (...) stanowił natomiast, że stosownie do procedur wewnętrznych przewoźnika, jakakolwiek zapłata lub zwrot pieniędzy miała być dokonywana na kartę płatniczą, która została użyta do dokonania rezerwacji lub na konto bankowe pasażera objętego rezerwacją. Przewoźnik mógł domagać się wykazania, że rachunek bankowy jest prowadzony na rzecz danego Pasażera.

(okoliczność bezsporna , a nadto: k. 41-58 – (...))

W dniu 29 października 2020 r. (...) S.A. z siedzibą w W. sporządził dokumenty o nazwie „umowa przelewu wierzytelności” kolejno nr (...) oraz (...), w których treści wskazano, że M. B. i P. B. (2) (cedenci) przenieśli na rzecz (...) S.A. (dawniej: (...) S.A.) z siedzibą w W. (cesjonariusz) wymagalne wierzytelności wobec (...) o zapłatę odszkodowania z tytułu opóźnienia/odwołania lotu nr (...) z dnia 18 października 2020 r. na podstawie Rozporządzenia (WE) nr 261/2004). Pod umową znajdują się podpisy, które według (...) S.A. z siedzibą w W. nakreślili cedenci.

Zgodnie z postanowieniami umowy cedenci oświadczyli, że posiadali potwierdzone rezerwacje na lot, którego dotyczą wierzytelność oraz stawili się na odprawę pasażerów we wcześniej uzgodnionym czasie. Za nabywaną wierzytelność cesjonariusz miał zapłacić cedentom tytułem ceny nabycia wierzytelności kwotą wskazaną w cenniku stanowiącym integralną część warunków umowy i korzystania z serwisu delayfix.com. Zapłata ceny nastąpić miała w terminie 14 dni kalendarzowych od zaksięgowania przez cesjonariusza wpływu przyznanego odszkodowania, nie później jednak niż w terminie 36 miesięcy od dnia zawarcia umowy, na wskazany przez cedenta rachunek bankowy (§ 1 lit. d, f i § 2 pkt 2-3 umowy).

(dowód : k. 7-8, 14-15 - umowy przelewu wierzytelności)

Pismami z 29 października 2020 r. (...) S.A. z siedzibą w W. poinformował (...) o zawarciu w/w umów przelewu wierzytelności oraz zgłosił reklamacje, wzywając (...) S.A. z siedzibą w W. do zapłaty kwot po 250 euro tytułem odszkodowania w związku z opóźnieniem przylotu rejsu nr (...)

z K. do S. dnia 18 października 2020 r. – w terminie 30 dni od daty doręczenia pisma, pod rygorem skierowania sprawy na drogę postępowania sądowego.

(dowód: k. 6, 13 - powiadomienia o zawarciu umowy cesji wierzytelności, k. 5, 12 - reklamacje; k. 4, 11 – wydruki z e-maila potwierdzające nadanie reklamacji i zawiadomień o cesji)

(...) nie rozpoznał reklamacji, nie udzielił żadnej odpowiedzi na nie, ani nie wypłacił żądanego odszkodowania.

(okoliczność bezsporna)

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie 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.

Sąd Rejonowy zważył, co następuje:

Wniosek strony pozwanej o odrzucenie pozwu nie zasługiwał na uwzględnienie z poniżej wskazanych powodów.

Stosownie do treści art. 1099 § 1 k.p.c. brak jurysdykcji krajowej sąd bierze pod rozwagę z urzędu w każdym stanie sprawy.

W razie stwierdzenia braku jurysdykcji krajowej sąd odrzuca pozew lub wniosek, z tym zastrzeżeniem, że poddanie jurysdykcji sądów polskich spraw może nastąpić również przez wdanie się w spór co do istoty sprawy, jeżeli pozwany nie podniesie zarzutu braku jurysdykcji krajowej, oraz jeżeli strony zawarły umowę wyłączającą jurysdykcję sądów polskich, jeżeli pozwany nie podniesie zarzutu braku jurysdykcji krajowej (art. 1104 § 2 i 1105 § 6 k.p.c.).

Zgodnie treścią art. 1105 § 1 k.p.c. strony oznaczonego stosunku prawnego mogą umówić się na piśmie o poddanie jurysdykcji sądów państwa obcego wynikłych lub mogących wyniknąć z niego spraw o prawa majątkowe, wyłączając jurysdykcję sądów polskich, jeżeli umowa taka jest skuteczna według prawa mającego do niej zastosowanie w państwie obcym.

Z kolei art. 1105 § 2 pkt 3) k.p.c. stanowi, że umowa wyłączająca jurysdykcję sądów polskich nie może dotyczyć spraw wynikłych lub mogących wyniknąć z umów zawartych przez konsumenta, który ma miejsce zamieszkania lub zwykłego pobytu w Rzeczypospolitej Polskiej.

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

Umowa przewozu, której dotyczy niniejsza sprawa została zawarta pierwotnie z konsumentami M. B. i P. B. (1). Okoliczność ta ma istotne znaczenie, bowiem konsumentowi będącemu słabszą stroną stosunku prawnego zawartego z przedsiębiorcą, przysługuje szczególnie ochrona przewidziana w art. 385¹ i n. k.c.

Strona pozwana podała, że podstawę wyłączenia jurysdykcji sądów polskich stanowi zapis art. 2.4 (...), zgodnie z którym w braku odmiennych postanowień wynikających z Konwencji lub obowiązującego prawa, umowa przewozu zawarta z 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.

Powyższe postanowienia mają zatem zastosowanie w przypadku braku odmiennych uregulowań, wynikających z obowiązujących przepisów prawa. Wobec tego, ustalić należało, czy obowiązujące przepisy prawa nie sprzeciwiały się takiemu zdefiniowaniu jurysdykcji, a w szczególności, czy przedmiotowy zapis mógł skutecznie wiązać konsumenta w świetle przepisów o niedozwolonych postanowieniach umownych, w tym w świetle regulacji art. 385³ pkt 23 k.c., zgodnie z którym 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.

Aby uznać, że dane postanowienie umowne jest abuzywne, musi ono ponadto spełniać przesłanki z art. 385¹ k.p.c., a więc postanowienie takie: ma być w umowie zawieranej z konsumentem; nie zostało z nim indywidualnie uzgodnione; kształtuje jego prawa i obowiązki w sposób sprzeczny z dobrymi obyczajami, rażąco naruszając jego interesy. Nie dotyczy to postanowień określających główne świadczenia stron, w tym cenę lub wynagrodzenie, jeżeli zostały sformułowane w sposób jednoznaczny.

Przenosząc powyższe na grunt niniejszej sprawy, stwierdzić należało, iż bezspornie przedmiotowa przewoźnica, łącząca stronę pozwaną i M. B. i P. B. (1), została zawarta odpowiednio przez konsumentów z przedsiębiorcą.

Nie budzi wątpliwości, że w świetle art. 22¹ k.c. M. B. i P. B. (1) jako konsumenci dokonali z przedsiębiorcą czynności prawnej niezwiązanej z ich działalnością gospodarczą lub zawodową. Postanowienie dotyczące jurysdykcji sądów nie stanowiło głównego świadczenia stron (w umowie przewoźnicy główne świadczenia stron to zapłata ceny za bilet oraz przewóz osób).

Nie budzi również wątpliwości okoliczność, iż postanowienie to nie było uzgodnione z konsumentami indywidualnie. Sama strona pozwana przyznała, że aby móc dokonać zapłaty za bilet, a tym samym skutecznie zawrzeć umowę przewoźniczą, pasażer musiał kliknąć komunikat „Znam i akceptuję Ogólny Regulamin P. R., Regulamin Strony Internetowej oraz Politykę Prywatności”. Konsument nie miał zatem możliwości negocjowania tych postanowień lub ich zmiany, nie miał żadnego wpływu na ich treść. Aby zawrzeć umowę przewoźniczą, mógł jedynie zaakceptować narzucony mu z góry przez przewoźnika Regulamin, w przeciwnym razie do zawarcia umowy nie dochodziło. Kliknięcie w powyższy komunikat nie decyduje o znajomości tych zapisów, a tym bardziej nie daje możliwości ich negocjowania. Powyższy Regulamin został stworzony przez przewoźnika przed zawarciem umowy z konsumentem, a następnie jego treść została narzucona konsumentowi jedynie do akceptacji. 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. Należy 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.

Przedmiotowe postanowienie, dotyczące narzucenia konsumentowi jurysdykcji sądów państwa obcego, kształtuje jego prawa i obowiązki w sposób sprzeczny z dobrymi obyczajami, rażąco naruszając jego interesy. W sytuacji bowiem, gdy konsument zechce dochodzić swoich roszczeń w związku z umową przewoźniczą, zostaje on zmuszony do wytoczenia powództwa w sądzie właściwym dla przewoźnika, będącego dla konsumenta sądem obcym i znacznie oddalonym geograficznie od miejsca zamieszkania konsumenta. Powoduje to znaczącą nierównowagę praw i obowiązków stron ze szkodą dla konsumenta, albowiem w takiej bowiem sytuacji dochodzenie roszczeń przez konsumenta jest bardziej utrudnione, niż dochodzenie roszczeń przez przedsiębiorcę.

Przedmiotowy zapis (...), poddający spory wynikające z umowy przewoźniczej zawartej przez konsumenta z przewoźnikiem sądom irlandzkim, wyłączając jurysdykcję krajową, nie wiązał zatem M. B. i P. B. (1), albowiem stanowił on postanowienie abuzywne (tak też: Sąd Okręgowy w Warszawie w wyroku z 14 stycznia 2019, w sprawie XXVII ACa 1830/18).

Odnosząc się natomiast do kwestii przelewu wierzytelności, 9 lipca 2019 Sąd Okręgowy w Warszawie skierował do (...) pytanie prejudycjalne o następującej treści: „Czy art. 2 b), 3 ust. 1, 2 i 6 ust. 1 Dyrektywy 93/13 EWG z 5 kwietnia 1993 w sprawie nieuczciwych warunków w umowach konsumenckich 1 i art. 25 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr. (...) z dnia 12 grudnia 2012 w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych 2 - w zakresie badania ważności umowy o jurysdykcję należy tak interpretować, że na brak indywidualnego negocjowania warunków umowy i nieuczciwe postanowienia umowne wynikające z umowy prorogacyjnej dotyczącej jurysdykcji może się powoływać także końcowy nabywca wierzytelności nabytej w drodze cesji od konsumenta, który sam jednak statusu konsumenta nie posiada?

Wyrokiem z 18 listopada 2020 w sprawie o sygn. akt C-519/19 (...) stwierdził, iż: „W świetle całości powyższych rozważań odpowiedź na przedstawione pytanie powinna brzmieć następująco: art. 25 rozporządzenia nr 1215/2012 należy interpretować w ten sposób, że w celu zakwestionowania jurysdykcji sądu do rozpoznania powództwa o odszkodowanie wytoczonego przeciwko przewoźnikowi lotniczemu na podstawie rozporządzenia nr 261/2004, na klauzulę prorogacyjną zamieszczoną w umowie przewozu zawartej między pasażerem, a przewoźnikiem lotniczym nie może powołać się wspomniany przewoźnik wobec firmy windykacyjnej, której pasażer zbył w drodze cesji swoją wierzytelność, chyba że zgodnie z ustawodawstwem państwa, którego sądy zostały wyznaczone w tej klauzuli, ta firma windykacyjna wstąpiła w pełnię praw i obowiązków pierwotnego kontrahenta, czego ustalenie należy do sądu odsyłającego. W stosownym wypadku taką klauzulę, która bez uprzednich negocjacji indywidualnych została zamieszczona w umowie zawartej między konsumentem, czyli pasażerem linii lotniczych, a przedsiębiorcą, czyli przewoźnikiem lotniczym, i która przyznaje wyłączną jurysdykcję sądowi miejsca siedziby tego przewoźnika lotniczego, należy uznać za nieuczciwy warunek umowy w rozumieniu art. 3 ust. 1 dyrektywy 93/13”.

Biorąc powyższe pod uwagę, Sąd uznał, iż zastrzeżenie wynikające z art. 25 ust. 1 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr (...) – skoro przedmiotowy zapis (...) nie wiązał M. B. i P. B. (1), a zgodnie z ww. wyrokiem uprawnionym do powołania się na niego jest również nabywca wierzytelności, jako postanowienie abuzywne – spór podlega rozstrzygnięciu na zasadach ogólnych.

Natomiast stosownie do treści art. 18 ust. 1 tego Rozporządzenia Nr (...) konsument może wytoczyć powództwo przeciwko swojemu kontrahentowi przed sądem państwa członkowskiego, na którego terytorium kontrahent ten ma miejsce zamieszkania, albo bez względu na miejsce zamieszkania kontrahenta – przed sądem miejsca, w którym konsument ma miejsce zamieszkania. Zgodnie zaś z danymi znajdującymi w Krajowym Rejestrze Sądowym polski oddział pozwanej spółki ma siedzibę pod adresem ul. (...) w W., a więc na terenie właściwości tutejszego Sądu.

Wobec braku podstaw do odrzucenia pozwu, kolejno należało odnieść się do podniesionego zarzutu braku legitymacji czynnej strony powodowej, jako zasadniczej kwestii przesądzającej o wyniku całego postępowania, zważywszy, że jego uwzględnienie skutkuje oddaleniem powództwa a limine bez względu na zasadność pozostałych podnoszonych zarzutów.

Zgodnie z art. 509 § 1 k.c., wierzyciel może bez zgody dłużnika przenieść wierzytelność na osobę trzecią (przelew), chyba że sprzeciwiałoby się to ustawie, zastrzeżeniu umownemu albo właściwości zobowiązania. Paragraf 2 precyzuje, że wraz z wierzytelnością przechodzą na nabywcę wszelkie związane z nią prawa, w szczególności roszczenie o zaległe odsetki. Wierzytelność jako prawo podmiotowe co do zasady może być przedmiotem przelewu, niezależnie od źródeł jej powstania (art. 509 k.c.)

Wskazać należy, że zarówno wierzytelność pieniężna, jak i niepieniężna jest zbywalna, chyba że zakazuje tego ustawa (art. 499, art. 595, art. 602 czy art. 912 k.c.) lub umowa bądź sprzeciwia się temu właściwość zobowiązania. Wierzytelności przysługujące pasażerom spóźnionego lotu na podstawie Rozporządzenia (WE) nr 261/2004 nie są objęte ustawowym zakazem zbycia. Nie stanowi o tym przepis powołanego rozporządzenia ani żaden akt rangi ustawowej. Wierzytelność ta nie ma charakteru osobistego i nie jest wyłącznie zadośćuczynieniem rozumianym jako naprawienia szkody o charakterze niemajątkowym. Nie jest więc objęta zakazem zbywania wynikającym z art. 499 k.c. i jej zbycie nie narusza art. 509 § 1 k.c.

Niewątpliwie roszczenie odszkodowawcze 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 (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 17 marca 2017, sygn. III CZP 111/16, Legalis nr 1576265). Umowny charakter odpowiedzialności przewoźnika na podstawie Rozporządzenia nr 261/2004 został przyjęty w orzecznictwie Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej (por. wyrok z dnia 9 lipca 2009, C-204/08; wyrok z dnia 23 października 2012, 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.

W powołanych orzeczeniach wskazano na mieszany charakter odszkodowania przysługującego pasażerowi spóźnionego lotu, ryczałtowe naprawienie zarówno uszczerbku majątkowego, jak i niemajątkowego wynikającego ze straty czasu. Taki mieszany charakter roszczeń przy odpowiedzialności kontraktowej nie jest odosobniony w prawie wspólnotowym i stosowany jest również w porządku krajowym. Przykładem może być zakres roszczeń przewidzianych w art. 5 ust. 1 i 2 dyrektywy 90/314/EWG z dnia 13 czerwca 1990 w sprawie zorganizowanych podróży, wakacji i wycieczek, gdzie również przy odpowiedzialności kontraktowej za nienależyte wykonanie umowy, poza naprawieniem szkody o charakterze majątkowym, przewidziano naprawienie uszczerbku o charakterze niemajątkowym. W sprawie C-168/00 Trybunał uznał, że brak specyfikacji w art. 5 rodzajów uszczerbków podlegających kompensacji – jako zabieg celowy – stwarza podstawy do szerokiej interpretacji pojęcia szkody, a tym samym przyznaje konsumentowi prawo do odszkodowania za uszczerbek niemajątkowy poniesiony na skutek niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania przez organizatora imprezy turystycznej. Mając to na uwadze i wnioskując z celu przepisów wspólnotowych chroniących prawa konsumentów, wywieść należy, że zryczałtowane odszkodowanie przewidziane w art. 7 ust 1 Rozporządzenia (WE) 261/2004 obejmuje szeroki zakres szkody – zarówno majątkowy, jak i ten, który definiowany jest w polskim porządku prawnym jako krzywda. Zaznaczyć przy tym należy, że powyższe nie prowadzi do uznania, że chronione przez Rozporządzenie (WE) 261/2004 prawo jest dobrem osobistym objętym katalogiem z art. 23 k.c. (zob. uchwała SN z dnia 19 listopada 2010, sygn.. III CZP 79/10, Legalis nr 260723).

Tym samym przelew roszczeń poprzedników prawnych strony powodowej należy uznać za dopuszczalne. Przeszkody dla tej czynności prawnej nie stanowi również właściwość zobowiązania. W doktrynie przyjmuje się, że przelew byłby sprzeczny z właściwością zobowiązania, gdyby zmiana wierzyciela prowadziła do zmiany „tożsamości zobowiązania”, naruszałby interesy dłużnika, prowadząc do nałożenia na niego dodatkowych obowiązków lub ryzyka, które nie występowały w ramach pierwotnego stosunku zobowiązaniowego. Czynnikiem przesądzającym o niedopuszczalności cesji z powodu naruszenia właściwości zobowiązania może być szczególne zaufanie, na jakim oparty jest dany stosunek zobowiązaniowy czy też ściśle związanie wierzytelności, także o majątkowym charakterze, z osobą wierzyciela, gdzie ze względu na przedmiot świadczenia istotne są przymioty osoby, która ma spełnić świadczenie. Wierzytelność ściśle związana z osobą danego wierzyciela jest „dopasowana” do jego konkretnych, indywidualnych potrzeb i interesów, nie może być bowiem przeniesiona na inny podmiot bez naruszenia interesów dłużnika, który musiałby podejmować wiele działań dla zaspokojenia tak specyficznych, indywidualnych interesów i potrzeb. Jako przykład wskazuje się obowiązek określone w art. 908 § 1 k.c. (Komentarz do k.c., red. Gniewek 2017, wyd.8).

Wierzytelność o zapłatę odszkodowania za opóźniony lot nie jest ściśle związana z osobą wierzyciela, jej wysokość nie jest kształtowana indywidualnie, odrębnie w stosunku do każdego pasażera, ani uzależniona od jego konkretnych potrzeb i interesów. Zmiana wierzyciela nie wpływa na zakres obowiązków nałożonych na dłużnika stosunkiem pierwotnym. Świadczenie sprowadza się do wypłaty zryczałtowanej kwoty wprost określonej co do wysokości w przedmiotowym rozporządzeniu. Zbycie przez pasażera wierzytelności w postaci przysługującego mu zryczałtowanego

odszkodowania względem przewoźnika nie powoduje również, że cel świadczenia nie zostanie osiągnięty. Konsument jako dysponent wierzytelności ma prawo wyboru dochodzenia roszczenia na swoją rzecz lub zbycia jej na rzecz osoby trzeciej z uzyskaniem z tego tytułu rekompensaty. Uprawnienia pasażerów, bez względu na sposób zawarcia umowy z przewoźnikiem, są równe i jednakowe, podobnie jak obowiązki wykonującego lot przewoźnika wobec tych osób. Zasady te nakazują również zapewnić pasażerom opóźnionego lotu jednakowy sposób dochodzenia do wypłaty odszkodowania. Sąd zwrócił uwagę, iż na zawarcie umowy przelewu wskazuje całokształt okoliczności sprawy. Strona powodowa dysponowała bowiem danymi pasażerów, jak również ich dokumentami podróжными, które dołączyła do pozwu.

Reasumując, Sąd nie znalazł żadnych podstaw do uznania, aby zawarte przez stronę powodową umowy cesji były nieważne czy też bezskuteczne, stąd zarzut braku legitymacji czynnej strony powodowej okazał się niezasadny.

Wobec powyższego, Sąd dokonał merytorycznego rozpoznania żądania pozwu.

Powództwo podlegało uwzględnieniu w całości.

W niniejszej sprawie strona powodowa domagała się od pozwanej zasądzenia odszkodowania w wysokości 500 euro wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia następującego po dniu doręczenia odpisu pozwu stronie przeciwnej do dnia zapłaty tytułem opóźnienia obsługiwanego przez stronę pozwaną lotu, które – jak twierdziła – nabyła na podstawie umów cesji wierzytelności z dnia 29 października 2020 r. zawartej z M. B. i P. B. (1).

Poza sporem między stronami pozostawało to, że strona pozwana w zakresie prowadzonej przez siebie działalności gospodarczej, zobowiązana była świadczyć na rzecz M. B. i P. B. (1) przewóz lotniczy w dniu 18 października 2020 r. Bezspornym było również to, że pozwana Spółka zobowiązała się przewieźć M. B. i P. B. (1) jako pasażerów lotu nr (...), z K. do S., a lot zakończył się z ponad 3-godzinnym opóźnieniem.

Zawarta umowa przewozu – w zakresie, w jakim nie regulowały jej przepisy prawa unijnego – podlegała przepisom kodeksu cywilnego. Dotyczyło to samej umowy przewozu (art. 774 i nast. k.c., a także kwestii przedstawicielstwa (art. 95 i nast. k.c.). Zgodnie z treścią art. 774 k.c. przez umowę przewozu przewoźnik zobowiązuje się w zakresie działalności swego przedsiębiorstwa do przewiezienia za wynagrodzeniem osób lub rzeczy. Przepis art. 95 § 1 k.c. wprowadza ogólną zasadę, że czynności prawnych można dokonywać przez przedstawiciela, z zastrzeżeniem wyjątków przewidzianych w ustawie albo wynikających z właściwości czynności prawnej.

Zarówno lotnisko wylotu, jak i lotnisko docelowe znajdowały się w państwach członkowskich Unii Europejskiej, wobec czego zastosowanie znalazło również Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (Dz. U. UE.L. 2004.46.1).

W myśl art. 5 ust. 1 lit. c Rozporządzenia (WE) nr 261/2004 w przypadku odwołania lotu, pasażerowie, których to odwołanie dotyczy mają prawo do odszkodowania od obsługującego przewoźnika lotniczego, zgodnie z art. 7 (...).

Natomiast na podstawie art. 7 ust. 1 pkt a Rozporządzenia (WE) nr 261/2004, w przypadku odwołania do niniejszego artykułu, pasażerowie otrzymują odszkodowanie w wysokości 250 euro dla wszystkich lotów wewnątrzspółnotowych o długości do 1500 kilometrów. Przy określaniu odległości, podstawą jest ostatni cel lotu, do którego przybycie pasażera nastąpi po czasie planowego przylotu na skutek opóźnienia spowodowanego odmową przyjęcia na pokład lub odwołaniem lotu. Zgodnie z ust. 4, podane odległości są mierzone metodą trasy po ortodromie.

Sąd zważył, że ww. artykuły Rozporządzenia (WE) nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że do celów stosowania prawa do odszkodowania, pasażerów opóźnionych lotów należy 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 (tak Europejski Trybunał Sprawiedliwości w wyroku z dnia 19 listopada 2009 w sprawach połączonych C-402/07 i C 432/07).

Zgodnie z art. 5 ust. 3 Rozporządzenia nr 261/2004 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.

W „Wytycznych interpretacyjnych dotyczących Rozporządzenia nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady”, podstawową zasadą art. 5 ust. 1 lit. c) jest konieczność wypłaty odszkodowania, jeżeli pasażer nie został poinformowany o odwołaniu z odpowiednim wyprzedzeniem. Jednak nawet wówczas odszkodowania nie trzeba wypłacać, jeżeli przewoźnik może dowieść, zgodnie z art. 5 ust. 3, że odwołanie jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków.

Zgodnie z punktem 14 preambuły do ww. rozporządzenia, " (...) zobowiązania przewoźników lotniczych powinny być ograniczone lub ich odpowiedzialność wyłączona w przypadku, gdy zdarzenie jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć, pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków. Okoliczności te mogą, w szczególności, zaistnieć w przypadku destabilizacji politycznej, warunków meteorologicznych uniemożliwiających dany lot, zagrożenia bezpieczeństwa, nieoczekiwanych wad mogących wpłynąć na bezpieczeństwo lotu oraz strajków mających wpływ na działalność przewoźnika." W punkcie 15 preambuły do ww. rozporządzenia wskazano ponadto, że za nadzwyczajne okoliczności powinno się uważać sytuację, gdy decyzja kierownictwa lotów w stosunku do danego samolotu spowodowała danego dnia powstanie dużego opóźnienia, przełożenie lotu na następny dzień albo odwołanie jednego lub więcej lotów tego samolotu pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków przez zainteresowanego przewoźnika, by uniknąć tych opóźnień lub odwołań lotów.

Dla ułatwienia dokonywaniu oceny czy dane zdarzenie ma charakter nadzwyczajny i czy pasażerom należy się odszkodowanie na mocy rozporządzenia, na stronie internetowej Komisji Europejskiej została opublikowana lista nadzwyczajnych okoliczności, stworzona wspólnie przez organy wykonawcze Państw Członkowskich odpowiedzialnych za wdrożenie rozporządzenia nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. W dokumencie tym do nadzwyczajnych okoliczności zaliczono m.in. strajki, które dezorganizują działalność przewoźnika, jak np. strajk pracowników kontroli lotów, wyjaśniając, iż przykład ten został przywołany z motywu 14 Rozporządzenia (WE) 261/2004. Zawarto tam jednocześnie uwagi, iż krajowe organy wykonawcze powinny rozpatrywać każdy przypadek indywidualnie. W każdym z przypadków nadzwyczajnych okoliczności przewoźnik lotniczy musi udowodnić, że nadzwyczajna okoliczność zaistniała oraz wykazać w sposób niebudzący wątpliwości, iż skutkowałą ona zakłóceniem lotu. Wykazawszy zaistnienie nadzwyczajnych okoliczności, przewoźnik lotniczy musi też wyjaśnić, jakie racjonalne środki podjął, żeby uniknąć zakłócenia lotu.

Przenosząc powyższe rozważania na grunt niniejszej sprawy, należy wskazać, że spór w przedmiotowym postępowaniu koncentrował się wokół kwestii czy ogólnokrajowy strajk greckich służb ruchu lotniczego należy traktować jako nadzwyczajną okoliczność w rozumieniu art. 5 ust. 3 Rozporządzenia nr 261/2004, której nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków. Pozwany podnosił bowiem, iż strajk jest taką okolicznością, a zatem nie jest zobowiązany do rekompensaty przewidzianej art. 7 ww. Rozporządzenia.

W ocenie Sądu, strajk greckich służb ruchu lotniczego w dniu 18 października 2020 r. nie stanowił nadzwyczajnych okoliczności w rozumieniu art. 5 ust. 3 Rozporządzenia nr 261/2004, której nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków. Wykładnia art. 5 ust. 3 prowadzi do wniosku, że aby można było mówić o wyłączeniu odpowiedzialności przewoźnika za odwołany lot musi nastąpić zdarzenie spełniające łącznie trzy przesłanki: 1) nadzwyczajna okoliczność, 2) okoliczność, której nie można było przewidzieć i uniknąć, 3) okoliczność

ta nastąpiłaby pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków. Istotnym jest przy tym, że ciężar dowodu zaistnienia ww. przesłanek spoczywał na stronie pozwanej.

Sąd podziela stanowisko strony pozwanej, iż strajk co do zasady może stanowić okoliczność nadzwyczajną, nie można jednak pominąć okoliczności zaistniałych w niniejszej sprawie, a dotyczących uwarunkowań strajku służb ruchu lotniczego. Pozwany wiedział o planowanych strajkach co najmniej od chwili pojawienia się pierwszych publikacji medialnych tj. 14 października 2020 r. umieszczanych m.in. portalach takich jak (...) (k. 89). Informacja ta była zatem powszechnie dostępna, natomiast przewoźnicy lotniczy z pewnością wnikliwiej analizują wszelkie ruchy środowisk pracowniczych związanych z transportem lotniczym. Potwierdzeniem autentyczności publikowanych informacji o strajkach służb ruchu lotniczego w Grecji była depesza (...) przesłana bezpośrednio do R. dwa dni później, czyli 16 października 2020 r. zawierająca informacje o planowanym strajku w dniach 18-19 października 2020 r. (k.76). Nie sposób jest uznać, jak twierdziła strona pozwana, że przesłane do podróżnych informacje o strajkach stanowiły pośrednio zgodę na odbycie lotu z teoretycznie możliwym do wystąpienia opóźnieniem. Pozwany miał zatem czas, aby wdrożyć szczególne procedury mające na celu wyeliminowanie, czy też minimalizowanie strat w podobnych sytuacjach. Chociaż data strajku była wcześniej zapowiedziana, przewoźnik cały czas sprzedawał bilety na loty przypadające w jego okresie.

W niniejszym postępowaniu strona pozwana nie wykazała, by czyniła jakiegokolwiek wysiłki, by zapobiec opóźnieniu lotu poprzedników prawnych strony powodowej. W tym miejscu podkreślić należy, że głównym celem Rozporządzenia nr 261/2004 jest ochrona praw pasażerów, zaś pozwany poza twierdzeniami nie przedstawił żadnego dowodu świadczącego, że nie można było uniknąć samego strajku. Niewątpliwym jest, że ciężar udowodnienia przesłanek wyłączających odpowiedzialność spoczywał na stronie pozwanej, co poza regulacją kodeksową wynika wprost z rozporządzenia nr 261/2004. Strona pozwana w toku postępowania co prawda powoływała się na okoliczność zaistnienia nadzwyczajnych okoliczności w postaci niemożności zgodnego z rozkładem wykonania lotu o (...) z uwagi na brak wystarczającej pojemności slotów. W ocenie sądu twierdzenia strony pozwanej nie zasługują na uwzględnienie, albowiem strona pozwana nie przedstawiła żadnych miarodajnych środków dowodowych, z których wynikałoby, że rzeczywiście brak wystarczającej pojemności slotów uniemożliwił punktualne odbycie lotu.

Za dowód w tym zakresie nie sposób również uznać złożonej Listy Nadzwyczajnych Okoliczności, która stanowi otwarty i niewiążący katalog zarówno dla krajowych organów wykonawczych jak i dla sądów. Jest ona dokumentem jedynie informacyjnym, niewyrażającym wiążącej opinii Komisji Europejskiej, lecz może stanowić pewną wskazówkę interpretacyjną przy ocenie zaistniałego zdarzenia. Nie może natomiast zastępować postępowania dowodowego, ani zwalniać przewoźnika z obowiązku przedstawienia dowodów potwierdzających zaistnienie przywołanych okoliczności, wykazania racjonalności podjętych działań oraz ich wpływu na zakłócenie lotu. Podkreślenia wymaga, że ww. lista nie stanowi wyczerpującego katalogu wszystkich możliwych zdarzeń, a organy krajowe mają obowiązek rozpatrzenia każdej sprawy indywidualnie – celem stwierdzenia, czy zaistniały tego typu okoliczności.

W ocenie sądu strona pozwana nie wykazała także niemożliwej do wyeliminowania zależności pomiędzy tymi przyczynami, a opóźnieniem lotu objętego postępowaniem, a zatem nie tylko, że wykonanie lotu nie było możliwe we wzmiankowanym okresie, ale także niemożności zapewnienia innego środka transportu, który mógłby zrealizować analizowany lot bez opóźnienia.

Strona pozwana nie wykazała również w żaden sposób, aby podjęła wszelkie racjonalne środki zmierzające do uniknięcia opóźnienia, zwłaszcza, że od momentu powzięcia wiadomości o zaistnieniu nadzwyczajnych okoliczności do momentu realizacji planowanego lotu upłynęły co najmniej cztery doby. Mimo to, strona pozwana nie zdecydowała się przedsięwziąć żadnych działań, aby zaplanowany lot poprzedników prawnych strony powodowej odbył się bez opóźnienia, a przynajmniej okoliczności takich nie wykazano. Trudno bowiem nie dostrzec, że strona pozwana nie wykazała faktu podjęcia choćby prób poszukiwania sposobów na uniknięcie bądź zniwelowanie opóźnienia rzeczonoego lotu. Zauważenia wymaga, że to na przewoźniku spoczywa obowiązek zaplanowania siatki lotów w taki sposób, aby wykonać rejs zgodnie z ramami czasowymi. Przewoźnik jest zobowiązany do podjęcia wszelkich racjonalnych środków w celu uniknięcia nadzwyczajnych okoliczności, powinien rozsądnie na etapie planowania lotu uwzględnić ryzyko

opóźnienia związanego z ewentualnym zaistnieniem tego typu okoliczności. Powinien w związku z tym przewidzieć określoną rezerwę czasu pozwalającą mu, w miarę możliwości, na wykonanie całego lotu po ustaniu nadzwyczajnych okoliczności (por. wyrok Trybunału Sprawiedliwości z 2011-06-12, C-294/10).

Konstatując - strona, która nie przytoczyła wystarczających dowodów na poparcie swoich twierdzeń ponosi ryzyko niekorzystnego dla siebie rozstrzygnięcia, o ile ciężar dowodu, co do tych okoliczności na niej spoczywał.

Działając w oparciu o powoływane wyżej przepisy prawa, mając na względzie to, że przylot z K. do S. w dniu 18 października 2020 r. nastąpił z ponad 3 godzinnym opóźnieniem oraz to, iż pasażerom przysługiwało odszkodowanie za opóźnienie przedmiotowego lotu w żądanej przez stronę powodową kwocie, zasadność roszczenia o zapłatę 500 euro (po 250 zł za pasażera) nie budziła wątpliwości.

Od zasądzonej kwoty należności głównej Sąd zasądził również odsetki ustawowe za opóźnienie zgodnie z żądaniem pozwu, tj. od 10 sierpnia 2021 r. do dnia zapłaty. Roszczenie strony powodowej było wymagalne w dacie złożenia pozwu, a zatem dochodzenie odsetek za okres późniejszy, jak żądała tego strona powodowa, jest tym bardziej zasadne.

O kosztach procesu Sąd orzekł w punkcie 3. sentencji wyroku, na podstawie art. 98 § 1 i 2 k.c., zgodnie z którymi strona przegrywająca sprawę jest obowiązana zwrócić przeciwnikowi na jego żądanie koszty niezbędne do celowego dochodzenia praw i celowej obrony. Wobec faktu, iż stroną przegrywającą niniejszy proces jest strona pozwana, to na niej spoczywa obowiązek zwrotu na rzecz powodowej spółki poniesionych przezeń kosztów postępowania, na które składają się: opłata od pozwu – 200 zł, wynagrodzenie pełnomocnika będącego adwokatem – 900 zł (§ 2 pkt 3 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 w sprawie opłat za czynności adwokackie, Dz. U. z 2015, poz. 1800) oraz opłata skarbową od pełnomocnictwa – 17 zł.

Sygn. akt XVI C 1158/21

Dnia 22 listopada 2021 roku

Zarządzenie: (...)