

UZASADNIENIE

wyroku z dnia 31 marca 2016 roku

Pozwami z dnia 17 września 2015 roku (data prezentaty) połączonymi następnie do wspólnego rozpoznania, M. H., I. S., J. N., L. S., Ł. H., A. S. (1), A. M. i J. S. wnieśli o zasądzenie od (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W. kwot po 400 euro wraz z ustawowymi odsetkami liczonymi od dnia 14 lutego 2015 roku do dnia zapłaty, oraz o zasądzenie na swoją rzecz od pozwanego kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego.

W uzasadnieniu pozwów wskazali, że na podstawie rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 roku dochodzą od pozwanego zryczałtowanego odszkodowania za opóźnienie w podróży. Wyjaśnili, że w dniu 8 listopada 2014 roku mieli zaplanowany lot na trasie z W. do L., połączeniem realizowanym przez pozwanego. Lot ten uległ jednak opóźnieniu o 11 godzin. Nadto, pasażerom zmieniono lotnisko wylotu z W. na K.. Pozwany pomimo wezwania do zapłaty nie zapłacił odszkodowania na ich rzecz.

W odpowiedzi na pozew pozwany wniósł o oddalenie powództw w całości oraz zasądzenie na swoją rzecz kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego, według norm przepisanych. Pozwany przyznał, że lot (...) był opóźniony więcej niż trzy godziny. Wskazał, że do opóźnienia lotu, którym podróżowali powodowie doszło z powodu nadzwyczajnych okoliczności, które wyłączają odpowiedzialność przewoźnika. Podniósł, że lot (...) zaplanowany był na samolocie Boeing 737-800 o znakach rejestracyjnych SP- (...). Przed przystąpieniem do wykonania przedmiotowego lotu samolot ten w dniu 8 listopada 2014 roku miał zaplanowane wykonanie rotacji K. - M. - K.. W trakcie wykonywania rejsu z M. do K. (...) kapitan statku zgłosił wystąpienie usterki klap samolotu SP- (...). Z powodu niekorzystnych warunków atmosferycznych panujących w docelowym lotnisku w K. (mokry pas) rejs został przekierowany do portu lotniczego w W., gdzie przystąpiono do prac naprawczych samolotu SP- (...). Po około 3 godzinach usterka została naprawiona a samolot wystartował do K. w celu wykonania lotu (...). Ze względu na mgłę panująca na lotnisku we W. zdecydowano o przetransportowaniu pasażerów oczekujących we W. do portu lotniczego w K.. W momencie gdy pasażerowie dotarli do K. okazało się, że samolot realizujący lot (...) nie zdąży wylądować w L. w godzinach pracy lotniska (01.00-07.00), dlatego zdecydowano o przesunięciu lotu na godzinę 2:30 umożliwiając dotarcie do portu docelowego w L. około godziny 07.00, czyli zaraz po otwarciu lotniska. W ocenie pozwanego opóźnienie lotu (...) było spowodowane wystąpieniem usterki technicznej oraz niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi. Pozwany wskazał, że mimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków nie miał możliwości uniknięcia opóźnienia ze względu na nadzwyczajne okoliczności. Nadto, podniósł zarzut braku legitymacji czynnej powodów L. S. i J. S. wskazując, że nie wykazali oni, iż posiadali rezerwację oraz stawili się w odpowiednim czasie na odprawę pasażerów lotu (...).

W piśmie procesowym z dnia 21 grudnia 2015 roku pełnomocnik powodów podniósł, że nagłe pojawienie się usterki w statku powietrznym przewoźnika nie mieści się w pojęciu „nadzwyczajnych okoliczności” w rozumieniu art. 5 ust. 3 Rozporządzenia nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 roku. Nadto, zauważył, że gdyby nie trwająca blisko 3 godziny naprawa samolotu SP- (...), niekorzystne warunki atmosferyczne nie miałyby wpływu na zwiększenie opóźnienia lotu (...), albowiem samolot ten wystartowałby jeszcze tego samego dnia. Nadmieniał, przy tym, że pozwana w dniu przedmiotowego lotu nie posiadała odpowiednich procedur na wypadek ubytku statku powietrznego ze swej floty, co spowodowało zwiększenie opóźnienia rzeczonoego lotu. Odnosząc się do zarzutu braku legitymacji czynnej powodów pełnomocnik powodów wskazał, że o obecności powodów L. S. i J. S. na pokładzie samolotu świadczy podpis reklamacji powodów wraz z wezwaniem do zapłaty z dnia 6 lutego 2015 r.

W toku postępowania strony podtrzymały dotychczasowe stanowiska w sprawie.

Pełnomocnik pozwanego na rozprawie w dniu 31 marca 2016 roku wniósł o miarkowanie kosztów procesu.

Sąd Rejonowy ustalił następujący stan faktyczny:

Powodowie M. H., I. S., J. N., Ł. H., A. S. (1) i A. M. mieli zaplanowany lot na dzień 8 listopada 2014 roku o godzinie 16.20 z lotniska we W. (Polska) do portu lotniczego w L. (Hiszpania) o numerze (...). Ostatecznie, jednak pasażerowie rzeczonego lotu zostali przewiezieni transportem kołowym do portu lotniczego w K., skąd wylecieli do portu docelowego w dniu 9 listopada 2014 roku o godzinie 02.30. Rozkładowym czasem przylotu w porcie w L. była godzina 20.50 dnia 8 listopada 2014 roku, podczas gdy samolot wylądował w porcie docelowym o godzinie 07:50 w dniu 9 listopada 2014 roku (okoliczność bezsporna).

Odległość pomiędzy W. a L. wynosi ponad 3534 kilometrów (okoliczność bezsporna).

W związku z opóźnieniem w podróży lotniczej powodowie reprezentowani przez pełnomocnika pismami z dnia 6 lutego 2015 roku wezwali (...) spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W. do zapłaty kwot po 400 euro, w terminie do dnia 13 lutego 2015 roku tytułem odszkodowania za opóźnienie lotu (...) (dowód: zgłoszenie reklamacji wraz z wezwaniem do zapłaty i potwierdzeniem odbioru - k. 9-11, k. 13).

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie wyżej wskazanych dokumentów i ich kserokopii złożonych do akt sprawy. Okoliczności te jako przyznane Sąd na podstawie art. 229 i 230 k.p.c. uznał za udowodnione, nadto znajdując potwierdzenie w złożonych do akt dokumentach. Dokumenty te Sąd uznał za wiarygodne, gdyż składają się one na spójny obraz stanu faktycznego i nie pozostają ze sobą w sprzeczności.

Sąd Rejonowy zważył co następuje:

Powództwa w przeważającej części okazały się zasadne.

Powodowie opierali swoje roszczenie na regulacji zawartej w Rozporządzeniu (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiającym wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylającym rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (Dz.U. UE L 2004/46/1). Ochrona na podstawie przepisów powołanego Rozporządzenia obejmuje nie tylko pasażerów lotów regularnych, ale również pasażerów lotów nieregularnych, w tym także loty stanowiące część zorganizowanych wycieczek (motyw piąty Rozporządzenia). 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:

- i) zostali poinformowani o odwołaniu co najmniej dwa tygodnie przed planowym czasem odlotu; lub
 - ii) 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 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. W dalszej kolejności należy wskazać, iż w myśl art. 5 ust. 3 Rozporządzenia 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.

Sąd zważył, że artykuły 5, 6 i 7 Rozporządzenia 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 w/ w lotów ponoszą stratę czasu wynoszącą co najmniej trzy godziny, tzn. 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 (było) 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 r. w sprawach połączonych C-402/07 i C 432/07 mających za przedmiot wnioski o wydanie na podstawie art. 234 WE orzeczeń w trybie prejudycjalnym, złożone w postępowaniu Christopher S., G. S., A. S. (2) p-ko (...) oraz S. B., K. L. p-ko A. France SA, (...) (...) - (...)).

Należy podkreślić, że celem Rozporządzenia wynikającym zwłaszcza z motywu drugiego, jest podniesienie poziomu ochrony pasażerów lotniczych, poprzez naprawienie szkód przez nich poniesionych w ramach transportu lotniczego w przypadku „odmowy przyjęcia na pokład i odwołania lub dużego opóźnienia lotów”. Pasażerowie, których lot został odwołany oraz pasażerowie, których lot jest znacznie opóźniony, ponoszą analogiczną szkodę polegającą na stracie czasu w stosunku do pierwotnego planu ich lotu, a w konsekwencji znajdują się w porównywalnych sytuacjach. Dlatego też należy uznać za Europejskim Trybunałem Sprawiedliwości, że pasażerowie lotów opóźnionych mogą powoływać się na prawo do odszkodowania przewidzianego w art. 7 Rozporządzenia nr 261/2004, jeżeli z powodu opóźnienia ponoszą stratę czasu wynoszącą co najmniej trzy godziny. Takie rozwiązanie jest również zgodne z motywem piętnastym Rozporządzenia, skoro na podstawie tego motywu ustawodawca powiązał „duże opóźnienie” z prawem do odszkodowania. Ponieważ art. 6 Rozporządzenia przypisuje takie skutki prawne już w przypadku niektórych lotów opóźnionych o dwie godziny, motyw piętnasty Rozporządzenia obejmuje bez wątpienia opóźnienia o co najmniej trzy godziny. Podkreślić należy, iż także wyrokiem z dnia 23 października 2012 r. w połączonych sprawach C-581 10 i C-629/10 Europejski Trybunał Sprawiedliwości orzekając w składzie (...) potwierdził interpretację Rozporządzenia zaprezentowaną w wyroku C-402/07.

W okolicznościach niniejszej sprawy niekwestionowany pozostawał fakt, że lot realizowany przez pozwanego nr (...) z W. do L., którego uczestnikami była większość powodów, był opóźniony, przy czym czas opóźnienia wynosił 11 godzin. Poza sporem pozostawało również, iż odległość liczona metodą po ortodromie, pomiędzy lotniskiem we W. a lotniskiem w L. wynosi 3534 kilometrów.

Zgodnie z wyrokiem Trybunału Sprawiedliwości z dnia 22 grudnia 2008 roku w sprawie C -549/07 mającej za przedmiot wnioski o wydanie, na podstawie art. 234 WE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, w postępowaniu F. W. – H. p-ko A. – L. S., jedynie takie problemy techniczne statków powietrznych mogą być następstwem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków, których źródło stanowią zdarzenia, które nie wpisują się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i nie pozwalają mu na skuteczne nad nimi panowanie.

Na zaistnienie takich właśnie okoliczności powoływał się w niniejszej sprawie pozwany, wskazując, że do opóźnienia przedmiotowego lotu doszło m.in. z powodu usterki technicznej samolotu o numerze SP- (...), obsługującego rejs wykonywany w ramach rotacji K. - M. - K. – tj. (...) z M. do K. w postaci usterki klap. Pozwany podnosił, że wskazana usterka techniczna miała charakter atypowy i nieprzewidywalny, a ponadto, że nie była związana z prowadzeniem okresowych przeglądów i pozostawała poza zakresem skutecznej kontroli ze strony przewoźnika. Nadto pozwany

wskazał, że przyczyną opóźnienia rejsu powodów były także niekorzystne warunki meteorologiczne panujące na lotniskach w K. i W. oraz niemożność lądowania w (...) w godzinach od 1.00 do 7.00, co spowodowało opóźnienie rzeczowego lotu.

Podkreślenia wymaga, że co do zasady nie budzi wątpliwości, że usterki techniczne i warunki meteorologiczne mogą stanowić nadzwyczajną, niezależną od przewoźnika przyczynę, jeśli nie mógł on ich racjonalnie przewidzieć i uwzględnić w ramach normalnego wykonywania działalności w danym czasie.

Niemniej jednak twierdzenia pozwanego nie zasługują na uwzględnienie, albowiem usterka techniczna dotyczyła nie skarżonego lotu (...) z W. do L., a zupełnie innego lotu (...) z M. do K.. Tylko zatem w postępowaniu dotyczącym opóźnienia lotu z M. do K. pozwany mógłby skutecznie powoływać się na wskazaną usterkę. Dodatkowo, pozwany nie przedstawił żadnych miarodajnych środków dowodowych w tym zakresie, w szczególności z podmiotu dysponującymi wiadomościami specjalnymi w dziedzinie lotnictwa, że usterka techniczna samolotu, na którą się powołuje, była nieprzewidywalna i niemożliwa do uniknięcia pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków, a nadto, że usunięcie tej usterki wymagało czasu niepozwalającego uniknąć opóźnienia, które wystąpiło w niniejszej sprawie. Pozwany nie wykazał nadto niemożliwej do wyeliminowania zależności, pomiędzy wzmiankowaną awarią, a opóźnieniem lotu objętego niniejszym postępowaniem, a zatem nie tylko, że przywrócenie sprawności samolotu nie było możliwe we wzmiankowanym okresie, ale także niemożności zapewnienia innego samolotu, który mógłby zrealizować analizowany lot bez opóźnienia, czy to należącym do floty pozwanego, czy to pozyskanym od innego przewoźnika. Dodatkowo, pozwany nie wykazał, że jego postępowanie w tym zakresie było prawidłowe, a wystąpienie wskazanego skutku było nieprzewidywalne i niemożliwe do uniknięcia, pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków, oraz że nieuniknioną konsekwencją usunięcia tej usterki było opóźnienie następujących po nim lotów, w tym lotu powodów o numerze (...).

Z ogólnikowych twierdzeń pozwanego, nie popartych dowodami, nie wynika, by źródłem usterki było jakieś zdarzenie zewnętrzne, pozostające poza kontrolą pozwanego lub niemożliwe do przewidzenia. Za dowód w tym zakresie nie sposób uznać Listy Nadzwyczajnych Okoliczności, która stanowi otwarty i niewiążący katalog nadzwyczajnych okoliczności zarówno dla krajowych organów wykonawczych jak i 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 lista ta nie stanowi wyczerpującego katalogu wszystkich możliwych zdarzeń, a organy krajowe mają obowiązek rozpatrzenia każdej sprawy indywidualnie celem stwierdzenia, czy zaistniały tego typu okoliczności.

Zdaniem Sądu, miarodajnym dowodem w sprawie nie mógł być także złożony przez pozwanego dokument w postaci technicznego dziennika pokładowego lotu (...), ponieważ jest to dokument prywatny sporządzony w języku angielskim, który powinien zostać przetłumaczony przez tłumacza przysięgłego na język polski na potrzeby niniejszego postępowania. Za zbędną dla rozstrzygnięcia niniejszej sprawy należało uznać przywołaną przez pozwanego decyzję Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 5 sierpnia 2013 roku (sygn. akt ULC-KOOP/0263-290/12) albowiem nie dotyczyła ona powodów występujących w niniejszym postępowaniu ani opóźnionego lotu o numerze (...).

Na uwzględnienie nie zasługiwały także twierdzenia strony pozwanej co do wpływu niekorzystnych warunków atmosferycznych na opóźnienie skarżonego lotu (...). W pierwszej kolejności stwierdzić należy, że warunki atmosferyczne panujące zarówno na lotnisku w K. jak i we W. nie zostały w żaden sposób wykazane. W ocenie Sądu, miarodajnym dowodem w sprawie nie mógł być złożony przez pozwanego dokument w postaci wydruku depechy metrologicznej (...), ponieważ jest to jedynie niepodpisany przez nikogo wydruk sporządzony w języku angielskim, który powinien zostać przetłumaczony przez tłumacza przysięgłego na język polski na potrzeby niniejszego postępowania. Również pozostałe złożone przez pozwanego dokumenty nie mogły posłużyć jako dowód, albowiem stanowiły jedynie dokumenty prywatne poświadczające tylko tyle, że dana osoba złożyła oświadczenie określonej treści.

Nawet gdyby przyjąć wersję odmienną, to należy zauważyć, iż warunki atmosferyczne panujące na lotnisku w K. nie miały bezpośredniego wpływu na opóźnienie rzeczonego lotu albowiem dotyczyły lotu (...). W ocenie Sądu, także warunki atmosferyczne panujące na lotnisku we W. w dniu 8 listopada 2016 r. nie miały wpływu na opóźnienie lotu (...) z tej przyczyny, iż planowo lot ten miał odbyć się o godzinie 16:20. Jednakże na skutek usterki technicznej samolotu, lot ten został opóźniony. Pozwany zaś nie przedstawił żadnych dowodów na okoliczność, że warunki pogodowe panujące w planowanym czasie odlotu samolotu były niekorzystne. Bez znaczenia pozostają także twierdzenia pozwanej o ograniczonym czasie pracy portu lotniczego w L. i niemożności lądowania w tym porcie w godzinach od 1:00 do 7:00. Należy mieć bowiem na względzie, że gdyby rejs (...) odbył się zgodnie z planem o godzinie 16:20, samolot ten wylądowałby w porcie docelowym o godzinie 20.50, a więc w godzinach pracy portu lotniczego w L..

Należy zauważyć, 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 takich 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). Pozwany powinien więc przy planowaniu siatki połączeń uwzględnić możliwość opóźnienia jednego z lotów z danej rotacji i na taką okoliczność zabezpieczyć dodatkową maszynę. Zaniechanie tej czynności spowodowało opóźnienie skarżonego rejsu i wystąpienie 11 godzinnego opóźnienia skarżonego rejsu.

W niniejszej sprawie pozwany w zasadzie ograniczył się do samych twierdzeń zawartych w odpowiedzi na pozew, co do podjęcia wszelkich niezbędnych kroków celem zminimalizowania opóźnienia, które to twierdzenia okazały się niewystarczające, albowiem nie poparte zostały żadnymi dowodami. Strona, która nie przytoczyła wystarczających dowodów na poparcie swych twierdzeń ponosi ryzyko niekorzystnego dla siebie rozstrzygnięcia, o ile ciężar dowodu, co do tych okoliczności na niej spoczywał (wyrok Sądu Apelacyjnego we Wrocławiu z dnia 18 stycznia 2012 roku sygn. akt I ACa 1320/11).

W rezultacie pozwany nie udowodnił, że w analizowanym przypadku miały miejsce „nadzwyczajne okoliczności”, które zwalniałyby go od odpowiedzialności na podstawie art. 5 ust. 3 Rozporządzenia nr 261/2004 roku.

W toku postępowania pozwany zakwestionował także legitymację czynną powodów: L. S. i J. S., wskazując, iż powodowie ci nie wykazali, iż posiadali rezerwację na lot (...) oraz, że stawili się w odpowiednim czasie na odprawę pasażerów rzeczonego lotu.

Zarzut ten zasługiwał na uwzględnienie.

Należy zauważyć, że stosownie do art. 3 ust. 2 a) cytowanego Rozporządzenia, ust. 1 stosuje się pod warunkiem, że pasażerowie posiadają potwierdzoną rezerwację na dany lot oraz, z wyjątkiem przypadku odwołania, o którym mowa w art. 5, stawia się na odprawę pasażerów, # zgodnie z wymogami i w czasie określonym uprzednio na piśmie (w tym poprzez środki elektroniczne) przez przewoźnika lotniczego, organizatora wycieczek lub autoryzowane biura podróży, lub, jeżeli czas nie został określony, # nie później niż 45 minut przed ogłoszoną godziną odlotu. Pasażer powinien wykazać, że posiada uprawnienie do wystąpienia z żądaniem odszkodowawczym, zgodnie z ogólnym ciężarem rozkładu dowodu z art. 6 k.c. Natomiast na przewoźniku lotniczym spoczywa ciężar wykazania, że uprawnienia przysługujące pasażerowi nie zostały naruszone (art. 205b ust. 5 ustawy z dnia 3 lipca 2002 roku Prawo lotnicze (Dz.U. z 2013 r.,poz.1393 j.t.).

W ocenie Sądu w/w powodowie w sposób niewystarczający wykazali fakt stawienia się na odprawie, bowiem nie złożyli na tę okoliczność żadnych miarodajnych dowodów, jak choćby nie przedstawili kart pokładowych, z których wprost wynika dzień zaplanowanej podróży, godzina oraz numer lotu. Pasażer legitymujący się kartą pokładową otrzymuje ją przed wejściem na pokład samolotu, po dokonaniu uprzedniej kontroli biletu pod kątem ważności rezerwacji i obecności nazwiska pasażera na liście osób mających uczestniczyć w locie. Powodowie ograniczyli się jedynie do

złożenia umów z biurem turystycznym, jednak w sposób oczywisty dokumenty te nie świadczą o tym, że dana osoba stawiała się na odprawę. Podkreślenia wymaga, że umowa o świadczenie usług turystycznych stanowi tylko pośredni dowód, albowiem nie dokumentuje faktycznego stawienia się na odprawę przez pasażera i odbycia lotu. Miarodajnego dowodu w tym zakresie nie mogły stanowić także pisemne oświadczenia L. S. i J. S., które jako dokumenty prywatne, stanowić mogły jedynie dowód tego, że osoby, które je podpisały złożyły oświadczenia określonej treści, zwłaszcza w sytuacji, gdy okoliczności te były sporne między stronami. Sąd miał także na względzie, iż okoliczności te nie mogły zostać wykazane także za pomocą przedlotowej listy pasażerskiej dotyczącej lotu (...) z dnia 8 listopada 2014 r. albowiem przedlotowa lista pasażerów nie świadczy o stawiennictwie na odprawie pasażerów i odbyciu lotu przez L. S. i J. S.. Nadto, jak wskazał pozwany, nie dysponuje on taką listą. W przypadku zakwestionowania faktu stawiennictwa na odprawę wskazanych powodów, powinni oni podjąć stosowną inicjatywę dowodową celem wykazania swojej legitymacji czynnej, zgłaszając choćby dowód z przesłuchania w charakterze strony. Obowiązkwowi temu powodowie jednak nie sprościli.

Tym samym, nie sposób więc przyjąć, że powodowie L. S. i J. S. stawili się na odprawie i odbyli lot (...). W związku z powyższym sąd powództwo wskazanych wyżej powodów oddalił (pkt 3 i 5 wyroku).

Stawiennictwo pozostałych powodów na odprawie oraz ich obecność na pokładzie samolotu wykonującego lot (...) było w niniejszej sprawie bezsporne, a przy tym wykazane zostało za pomocą przedłożonych umów uczestnictwa w imprezie turystycznej oraz kart pokładowych.

Konkludując w analizowanej sprawie, bezspornym pozostawały następujące okoliczności: 1) lot, którym podróżowali powodowie był opóźniony ponad trzy godziny, 2) odległość między miejscem odlotu a miejscem planowanego przylotu wynosiła 3534 kilometrów, 3) lot miał charakter wspólnotowy o długości ponad 1.500 km. W związku z powyższym, mając na uwadze treść art. 7 ust. 1 Rozporządzenia, stwierdzić należy, iż powodom: M. H., I. S., J. N., Ł. H., A. S. (1) i A. M. przysługuje wobec pozwanego roszczenie o odszkodowanie w kwocie po 400 euro stosownie do art. 7 ust. 1 lit b w zw. z art. 5 ust. 1 lit c Rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 roku i orzekł jak w pkt. 1 sentencji wyroku.

W przedmiocie odsetek za opóźnienie orzeczono na podstawie art. 481 § 1 k.c., zgodnie z którym jeżeli dłużnik opóźnia się ze spełnieniem świadczenia pieniężnego, wierzyciel może żądać odsetek za czas opóźnienia, chociażby nie poniósł żadnej szkody i chociażby opóźnienie było następstwem okoliczności, za które dłużnik odpowiedzialności nie ponosi. Opóźnienie w spełnieniu świadczenia powstaje, jeżeli dłużnik nie spełnia go w czasie właściwym. Zauważyć należy, że kwestię wymagalności roszczenia reguluje przepis art. 455 k.c., zgodnie z którym, jeżeli termin spełnienia świadczenia nie jest oznaczony ani nie wynika z właściwości zobowiązania, świadczenie winno być spełnione niezwłocznie po wezwaniu dłużnika do wykonania świadczenia. W niniejszej sprawie powodowie skierowali wezwania do zapłaty z dnia 6 lutego 2015 roku określając pozwanemu termin zapłaty na dzień 13 lutego 2015 roku, w związku z powyższym zasadne jest zasądzenie odsetek o dnia następnego tj. od 14 lutego 2015 roku

O wysokości odsetek Sąd orzekł na podstawie znowelizowanych przepisów Kodeksu cywilnego. Zgodnie z art. 2 ustawy z dnia 9 października 2015 roku, o zmianie ustawy o terminach zapłaty w transakcjach handlowych, ustawy Kodeks cywilny (Dz.U. z 2015 roku, poz. 1830), w ustawie z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny (Dz. U. z 2014 r. poz. 121, z późn. zm.7) wprowadza się następujące zmiany: 2) w art. 481: a) § 2 otrzymuje brzmienie: „§ 2. jeżeli stopa odsetek za opóźnienie nie była oznaczona, należą się odsetki ustawowe za opóźnienie w wysokości równej sumie stopy referencyjnej Narodowego Banku Polskiego i 5,5 punktów procentowych. Jednakże gdy wierzytelność jest oprocentowana według stopy wyższej, wierzyciel może żądać odsetek za opóźnienie według tej wyższej stopy”. W świetle art. 56, cytowanej ustawy, do odsetek należnych za okres kończący się przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe. Ustawa weszła w życie z dniem 1 stycznia 2016 r.

O kosztach procesu orzeczono w oparciu o art. 98 § 1 i § 3 k.p.c. Zgodnie z zasadą odpowiedzialności za wynik procesu wyrażoną w art. 98 § 1 k.p.c. strona przegrywająca sprawę obowiązana jest zwrócić przeciwnikowi na jego żądanie koszty niezbędne do celowego dochodzenia praw i celowej obrony.

Pozwany, będący stroną przegrywającą sprawę w stosunku do części powodów obowiązany jest zwrócić powodom: M. H., I. S., J. N., Ł. H., A. S. (1) i A. M. koszty postępowania w kwotach po 647 zł (dla każdego powoda), na którą składają się: opłaty od pozwu w wysokości 30 zł., opłata skarbową od udzielonego pełnomocnictwa w wysokości 17 zł, oraz wynagrodzenie pełnomocnika procesowego w wysokości 600 zł ustalone stosownie do § 6 pkt 3 w zw. z § 2 ust. 1 i 2 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 28 września 2002 roku w sprawie opłat za czynności radców prawnych oraz ponoszenia przez Skarb Państwa kosztów nieopłaconej pomocy prawnej udzielonej przez radcę prawnego ustanowionego z urzędu (Dz. U. z 2013, poz. 461 z późniejszymi zmianami).

Nie zasługiwał na uwzględnienie wniosku strony pozwanej o miarkowanie kosztów procesu. Sąd w pełni podziela pogląd wyrażony w uchwale Sądu Najwyższego z dnia 10 lipca 2015 r. o sygn. III CZP 29/15 według, którego w razie współuczestnictwa formalnego do niezbędnych kosztów procesu poniesionych przez współuczestników reprezentowanych przez jednego pełnomocnika będącego adwokatem lub radcą prawnym zalicza się jego wynagrodzenie ustalone odrębnie w stosunku do każdego współuczestnika. Sąd powinien jednak obniżyć to wynagrodzenie, jeżeli przemawia za tym nakład pracy pełnomocnika, podjęte przez niego czynności oraz charakter sprawy (art. 109 § 2 k.p.c.). W każdym więc wypadku nakłada to na sąd obowiązek rozważenia, czy koszty obejmujące wynagrodzenie pełnomocnika powinny być zwrócone poszczególnym współuczestnikom w pełnej wysokości, czy jednak z pewną obniżką, sięgającą poza stawkę minimalną, uwzględniającą mniejszy nakład pracy pełnomocnika, podjęte przez niego czynności oraz charakter sprawy (uzasadnienie uchwały Sądu Najwyższego z dnia 10 lipca 2015 roku, sygn. akt III CZP 29/15, opublikowano: www.sn.pl/orzecznictwo).

W niniejszej sprawie Sąd nie znalazł jednak podstaw do obniżenia wynagrodzenia pełnomocnika powodów. Zważyć bowiem należy, iż nakład pracy pełnomocnika w pełni uzasadniał wysokość przyznanego wynagrodzenia. Wobec powyższego, Sąd uznał, że zasądzenie kosztów zastępstwa procesowego w stawce minimalnej – po 600 zł dla każdego z powodów, którzy wygrali sprawę, nie stanowi żądania wygórowanego (łącznie 3.600 zł – 6 x 600 zł) i pozostaje adekwatne do czynności podejmowanych przez pełnomocnika reprezentującego wszystkich powodów w niniejszym postępowaniu.

Na tych samych zasadach Sąd zasądził od przegrywających powodów: L. S. i J. S. na rzecz (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W. kwoty po 617 zł, na którą składają się: opłata skarbową od udzielonego pełnomocnictwa w wysokości 17 zł, oraz wynagrodzenie pełnomocnika procesowego w wysokości stawki minimalnej, tj. 600 zł.