

UZASADNIENIE

wyroku z dnia 13 września 2017 roku

Pozwami z dnia 17 września 2015 r. (data prezentaty) połączonymi następnie do wspólnego rozpoznania i rozstrzygnięcia A. W. (1), G. C., A. C., B. K. (1), J. K. (1), P. K. (1), K. K., B. K. (2), J. K. (2), T. K., U. K., A. Litwa, M. M., R. S., M. P. (1), M. P. (2), P. S., L. S., M. S., E. Z. i A. Z. wnieśli o zasądzenie na swoją rzecz od pozwanego (...) Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W. kwot po 400 euro wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia 14 lutego 2015 r. do dnia zapłaty, tytułem odszkodowania za opóźniony lot oraz zasądzenie na jego rzecz kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego w każdej z połączonych spraw.

W uzasadnieniu pozwu powodowie 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 13 grudnia 2014 r. na godzinę 16:20 mieli zaplanowany lot o nr (...) z lotniska we W. do L., połączeniem realizowanym przez pozwanego. Lot ten uległ jednak opóźnieniu wynoszącemu 3 godziny 30 minut. W toku prowadzonego postępowania reklamacyjnego pozwany odmówił wypłaty odszkodowania powodom, wskazując, że opóźnienie lotu było następstwem wystąpienia nadzwyczajnej okoliczności w postaci usterki technicznej samolotu (pозew - k. 2-5, także w sprawach połączonych: I C 3643/15, I C 3662/15, I C 3661/15, I C 3660/15, I C 3659/15, I C 3658/15, I C 3657/15, I C 3656/15, I C 3655/15, I C 3654/15, I C 3653/15, I C 3652/15, I C 3651/15, I C 3650/15, I C 3649/15, I C 3647/15, I C 3648/15, I C 3646/15, I C 3645/15, I C 3644/15).

W odpowiedzi na pozwy pozwany wniósł o oddalenie powództw w całości oraz o zasądzenie na swoją rzecz od powodów kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego, według norm przepisanych. W uzasadnieniu swojego stanowiska pozwany podniósł zarzut braku legitymacji czynnej powodów P. K. (1), A. Litwy oraz T. K. wskazując, że nie wykazali oni aby posiadali potwierdzoną rezerwację na lot i stawili się w odpowiednim czasie na odprawę pasażerów. Ponadto, pozwany podniósł, że nie ponosi odpowiedzialności za zaistniałe zdarzenie, bowiem opóźnienie spowodowane było wystąpieniem nadzwyczajnej okoliczności wyłączającej odpowiedzialność przewoźnika (odpowiedź na pozew - k. 20-23).

W piśmie procesowym z dnia 29 grudnia 2015 r. pełnomocnik powodów podtrzymał dotychczasowe stanowisko w sprawie i podniósł, że opóźnienie lotu o nr (...) z dnia 13 grudnia 2014 r., którego pasażerami byli powodowie nie było bezpośrednim następstwem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków, a jedynie brakiem odpowiednich rozwiązań logistycznych po stronie pozwanej (pismo pełnomocnika powodów - k. 38-43v).

W sprawie ustalono następujący stan faktyczny.

A. W. (1), G. C., A. C., B. K. (1), J. K. (1), P. K. (1), K. K., B. K. (2), J. K. (2), T. K., U. K., A. Litwa, M. M., R. S., M. P. (1), M. P. (2), P. S., L. S., M. S., E. Z. i A. Z. mieli zaplanowany na dzień 13 grudnia 2014 r. lot nr (...) na trasie z portu lotniczego we W. do portu lotniczego na L. (Hiszpania), realizowany przez pozwanego przewoźnika (...) Spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W.. Powodowie stawili się na odprawę. Rozkładowy start samolotu miał nastąpić z lotniska we W. w dniu 13 grudnia 2014 r. o godzinie 16:20, natomiast faktycznie start samolotu wykonującego lot nr (...) nastąpił w tym samym dniu o godzinie 19:40 (dowód dokumenty podróży – k. 8 także w aktach spraw połączonych, karta pokładowa A. W. (2) – k. 8, karta pokładowa A. C. w aktach I C 3643/15, karta pokładowa E. Z. w aktach I C 3662/15, karta pokładowa A. Z. w aktach I C 3661/15, karta pokładowa K. K. w aktach I C 3660/15, karta pokładowa U. K. w aktach I C 3659/57, karta pokładowa P. S. w aktach I C 3657/15, karta pokładowa M. M. w aktach I C 3656/15, karta pokładowa B. K. (1) w aktach I C 3655/15, karta pokładowa J. K. (1) w aktach I C 3654/15, karta pokładowa T. K. w aktach I C 3653/15, karta pokładowa G. C. w aktach I C 3652/15, karta pokładowa B. K. (2) w aktach I C 3651/15, karta pokładowa J. K. (2) w aktach I C 3650/15, karta pokładowa M. P. (2) w aktach I C 3647/15, karta pokładowa

M. P. (1) w aktach I C 3648/15, karta pokładowa R. S. w aktach I C 3646/15, karta pokładowa M. S. w aktach I C 3645/15, karta pokładowa L. S. w aktach I C 3644/15, zeznania powódki A. Litwy – k. 173-175, zeznania powoda P. K. (1) – k. 173-175).

Odległość pomiędzy W. a L. wynosi ponad 1.500 kilometrów (okoliczność niesporna).

Opóźnienie lotu (...) związane było z wystąpieniem awarii czujnika schowania klap, wywołanej zabrudzeniem jego styków. Awarię tą stwierdzono na lotnisku w K., bezpośrednio po wykonaniu rejsu z M. A. do K. o nr (...). Usterce nie dało się zapobiec w toku okresowych oraz bieżących przeglądów samolotu, gdyż do zabrudzeń styków dochodzi w trakcie lotu, podczas normalnej eksploatacji maszyny. W związku z koniecznością wyeliminowania przedmiotowej usterki i dokonaniem testów wszystkich stowarzyszonych podzespołów start samolotu wykonującego lot nr (...) w dniu 13 grudnia 2016 roku nastąpił z ponad 3 godzinnym opóźnieniem (dowody: opinia biegłego - k. 84- 91).

W związku z opóźnieniem w podróży lotniczej powodowie, reprezentowani przez pełnomocnika pismem z dnia 6 lutego 2015 r. wezwali przewoźnika (...) Spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W. do zapłaty kwot po 400 euro w nieprzekraczalnym terminie do dnia 13 lutego 2015 r. na wskazany rachunek bankowy w związku z opóźnieniem lotu o nr (...) planowanego na dzień 13 grudnia 2014 r. z W. do L. (dowód: pismo z dnia 6 lutego 2015 r. z potwierdzeniem nadania - k. 9-9v także w aktach połączonych).

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie dokumentów zgromadzonych w aktach sprawy, których autentyczność i zgodność z rzeczywistym stanem rzeczy nie budziła wątpliwości oraz twierdzeń stron przyznanych wprost i niezaprzeczonych przez stronę przeciwną, na podstawie art. 229 k.p.c. i 230 k.p.c.

Podstawą ustaleń faktycznych w niniejszej sprawie, w zakresie posiadania rezerwacji, podróżowania przedmiotowym lotem oraz ustalenia stawiennictwa powodów A. Litwy i P. K. (2) w odprawie pasażerów lotu w dniu 13 grudnia 2015 r. o nr (...), były zeznania powodów A. Litwy i P. K. (2). W ocenie Sądu wskazane zeznania są spójne i logiczne, a wraz z pozostałym materiałem dowodowym tworzą spójny stan faktyczny.

Ponadto stan faktyczny w niniejszej sprawie, Sąd ustalił również w oparciu o dowód z opinii biegłego z zakresu lotnictwa P. K. (3) dopuszczony na okoliczność wskazania przyczyn powstania usterki samolotu SP- (...) w dniu 13 grudnia 2014 r. w tym ustalenia, czy usterka ta miała charakter zwyczajny i typowy oraz czy można było zapobiec usterce w zakresie podstawowej procedury kontrolnej i jaki był czas potrzebny na usunięcie tej usterki. Sąd nie znalazł postaw do podważenia stanowiska biegłego, że wystąpienie przedmiotowej usterki miało, charakter nagły i niemożliwy do przewidzenia. Biegły szczegółowo opisał tryb wymiany części, dokonywania przeglądów i serwisowania maszyn. Sąd nie uwzględnił natomiast występujących w opinii subiektywnych ocen biegłego, co do „nadzwyczajnego” charakteru usterki, gdyż termin ten ma charakter prawny i nie wymaga do interpretacji wiadomości specjalnych.

Sąd Rejonowy rozważył co następuje.

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, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (Dz.U. UE L 2004/46/1). Ochrona na podstawie przepisów tego 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, że 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 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 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 C. S., G. S., A. S. 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 i pasażerowie, których lot jest znacznie opóźniony, ponoszą analogiczną szkodę polegającą na stracie czasu w stosunku do pierwotnego planu ich lotu, a co za tym idzie, znajdują się w porównywalnych sytuacjach. Dlatego 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 tego opóźnienia poniosą 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, że również 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.

Zgodnie z treścią art. 2g powołanego Rozporządzenia WE nr 261/2004, "rezerwacja" oznacza fakt posiadania przez pasażera biletu lub innego dowodu potwierdzającego, że rezerwacja została przyjęta i zarejestrowana przez przewoźnika lotniczego lub organizatora wycieczek. 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. 205 b ust. 5 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz.U. z 2013 r.1393 j.t.). Opóźnienie w przylocie 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 (art. 5 ust. 3 rozporządzenia), to jest okoliczności, które pozostają poza zakresem skutecznej kontroli przewoźnika lotniczego.

W okolicznościach niniejszej sprawy niekwestionowany pozostawał fakt, że lot realizowany przez pozwanego nr (...) był opóźniony, zaś czas opóźnienia wynosił ponad 3 godziny. Poza sporem pozostawało również, że odległość - liczona metodą po ortodromie - pomiędzy lotniskiem we W., a lotniskiem w L. wynosi powyżej 1.500 kilometrów i jest to lot wewnątrzspółnotowy.

W toku postępowania pozwany zakwestionował legitymację czynną powodów: A. Litwy, P. K. (1) oraz T. K., wskazując, że nie udowodnili oni aby posiadali rezerwację oraz, że stawili się w odpowiednim czasie na odprawę pasażerów lotu o numerze (...) wykonywanego w dniu 13 grudnia 2014 r. W odniesieniu zaś do pozostałych powodów, pozwany nie negował ich obecności na pokładzie samolotu realizującego opóźniony lot, a tym samym także ich legitymacji czynnej do wystąpienia z niniejszym powództwem.

W ocenie Sądu, zarzuty pozwanego nie zasługiwały na uwzględnienie, albowiem powodowie wykazali w wystarczający sposób, że w dniu 13 grudnia 2014 r. byli pasażerami lotu (...) realizowanego przez pozwanego przewoźnika na trasie z W. do L.. Okoliczność tę powodowie: A. W. (1), G. C., A. C., B. K. (1), J. K. (1), K. K., B. K. (2), J. K. (2), T. K., U. K., M. M., R. S., M. P. (1), M. P. (2), P. S., L. S., M. S., E. Z. i A. Z., wykazali za pomocą przedstawionych odpisów kart pokładowych, z których jednoznacznie wynika, że uczestniczyli oni w odprawie wskazanego rejsu, a tym samym, że uczestniczyli w przedmiotowym locie. Nie umknął przy tym uwadze Sądu fakt, że na załączonych kartach pokładowych widnieją nazwiska powodów, co również potwierdza, że byli oni pasażerami wskazanego lotu. Dokumenty te zawierają również niezbędne dane do identyfikacji przewoźnika lotniczego i terminu lotu. Zdaniem Sądu, wskazane odpisy kart pokładowych stanowią także dokumenty wskazujące na dokonanie wcześniejszej rezerwacji przez powodów. Z tych względów nie sposób przyjąć, aby powodowie, legitymujący się kartami pokładowymi nie wykazali swego uczestnictwa w opóźnionym locie.

Odnosząc się natomiast do kwestii legitymacji czynnej powodów P. K. (1) oraz A. Litwy stwierdzić należało, że ich stawiennictwo na pokładzie opóźnionego lotu oraz posiadanie ważnej rezerwacji zostało wykazane za pomocą ich zeznań złożonych w trybie pomocy sądowej przed Sądem Rejonowy dla Wrocławia - Fabrycznej we Wrocławiu (k. 173-175), które to nie zostały w żaden sposób podważone przez stronę przeciwną. Powodowie zgodnie zeznali, że posiadali rezerwację na przedmiotowy lot i stawili się na lotnisku we W. w wymaganym czasie, tj. na trzy godziny przed planowanym wylotem. Dokonali odprawy i oczekiwali na lot, gdy dowiedzieli się o opóźnieniu rzeczonoego lotu. Powodowie zgodnie wskazali, że w dniu 13 grudnia 2014 r. odbyli lot nr (...) z W. do L., realizowany przez pozwanego przewoźnika z opóźnieniem przekraczającym 3 godziny od planowej daty wylotu. Tymczasem pozwany, poza własnymi twierdzeniami w tym zakresie nie zaferował żadnych dowodów celem wykazania okoliczności przeciwnych, a tym samym nie zakwestionował skutecznie faktu uczestniczenia wyżej wymienionych osób w locie o

numerze (...). Powyższe w ocenie Sądu wystarcza zatem, aby uznać, że wszyscy powodowie posiadają legitymację czynną do wystąpienia z roszczeniem w oparciu o Rozporządzenie nr 261/2004.

Jak zostało już zauważone, opóźnienie w przylocie nie kreuje 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 (art. 5 ust. 3 rozporządzenia), to jest okoliczności, które pozostają poza zakresem skutecznej kontroli przewoźnika lotniczego. Pojęcie „nadzwyczajnych okoliczności” zostało zdefiniowane w motywie 14 rozporządzenia nr 261/2004. Zgodnie ze wskazanym uregulowaniem 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.

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. 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 przyczyną opóźnienia rejsu była usterka techniczna, w postaci uszkodzenia czujnika schowania 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. Twierdzenia te nie zasługują jednak na uwzględnienie.

W treści opinii sądowej sporządzonej na potrzeby niniejszego postępowania biegły wskazał, że przyczyną usterki samolotu było zabrudzenie jego styków podczas ostatniego lotu. Zabrudzenie elementów zewnętrznych jest przyczyną losową, niedającą się przewidzieć w toku regularnych przeglądów, ponieważ występuje w trakcie eksploatacji maszyny, nie zaś w jej wyniku. Z tej przyczyny, Sąd podzielił stanowisko biegłego, że wystąpienie analizowanej usterki miało charakter nagły, niemożliwy do przewidzenia. Niemniej jednak, Sąd zważył, że podstawą wyłączenia odpowiedzialności przewoźnika o wypłatę zryczałtowanego odszkodowania nie jest każda, nawet nadzwyczajna usterka samolotu, lecz tylko taka, której nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków.

W potocznym języku, nadzwyczajne okoliczności odnoszą się do okoliczności wykraczających ponadprzeciętną. W kontekście transportu lotniczego oznaczają natomiast zdarzenie, które nie znajduje się w zakresie normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i nie nadaje się do skutecznej kontroli ze względu na swój charakter. W tym zakresie mieszczą się, w szczególności, czynności podejmowane w ramach posiadanej floty i ryzyka związanego z brakiem możliwości przedstawienia innej maszyny. Przewoźnicy powietrzni są bowiem stale narażeni w ramach prowadzonej działalności na rozmaite problemy techniczne, nieuchronnie związane z eksploatacją maszyn. Zgodnie z utrwalonym stanowiskiem judykatury, art. 5 ust. 3 Rozporządzenia nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady należy interpretować w ten sposób, że problemy techniczne, które wystąpiły w statku powietrznym skutkujące odwołaniem lotu, nie są objęte pojęciem nadzwyczajnych okoliczności w rozumieniu tego przepisu, chyba, że problem ten jest następstwem zdarzeń, które ze względu na swój charakter lub źródło nie wpisują się w ramy normalnego wykonywania działalności przewoźnika i nie pozwalają mu na skuteczne nad nimi panowanie. Z takie, można zatem uznać jedynie wady konstrukcyjne samolotu, a nie usterki, które powstały w trakcie lotu, a więc w okolicznościach związanych z normalną eksploatacją maszyny. W konsekwencji, Sąd uznał, że okoliczności wskazane przez stronę pozwaną nie mieszczą się w katalogu nadzwyczajnych okoliczności, wymienionych w motywie 14 Rozporządzenia nr 261/2004, które zwalniałyby go od odpowiedzialności na podstawie art. 5 ust. 3 Rozporządzenia nr 261/2004 r.

Mając na względzie powyższe Sąd uznał, że powodom A. W. (1), G. C., A. C., B. K. (1), J. K. (1), P. K. (1), K. K., B. K. (2), J. K. (2), T. K., U. K., A. Litwie, M. M., R. S., M. P. (1), M. P. (2), P. S., L. S., M. S., E. Z. i A. Z. należy się zryczałtowane odszkodowanie przewidziane w art. 7 ust. 1 pkt b Rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 roku, w objętej pozwem wysokości po 400 euro, jak w pkt I 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 się 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 konsekwencji, w każdym przypadku konieczne jest określenie wysokości dochodzonego żądania oraz sprecyzowanie terminu jego zapłaty.

W tym miejscu zaznaczenia wymaga, że strona powodowa dołączyła wprawdzie do pozwu pismo skierowane do pozwanego zawierające wezwanie do zapłaty z tytułu opóźnienia przedmiotowego lotu, niemniej jednak powodowie nie przedstawili żadnego dowodu doręczenia wskazanego pisma pozwanemu przed zainicjowaniem niniejszego postępowania. Potwierdzenie nadania nie stanowi natomiast dowodu skutecznego doręczenia pisma. Dopiero zwrotne potwierdzenie odbioru wskazywałoby rzeczywisty termin doręczenia. Z tych względów Sąd ustalił, że skuteczne wezwanie pozwanego do zapłaty nastąpiło, z chwilą doręczenia mu odpisu pozwu wraz z załącznikami, co miało miejsce w dniu 10 grudnia 2015 r. (z.p.o. - k. 50). Tym samym zasadne było zasądzenie odsetek ustawowych za opóźnienie od dnia 11 grudnia 2015 r. do dnia zapłaty, a dalej idące roszczenie w zakresie odsetek podlegało oddaleniu, co znalazło odzwierciedlenie w pkt I i II wyroku.

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. 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: (...))

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 pozwany, będący stroną przegrywającą sprawę obowiązany jest zwrócić na rzecz każdego z powodów koszty postępowania w kwocie po 647 zł, na które składają się: opłaty od pozwu w wysokości po 30 zł, wynagrodzenie pełnomocnika procesowego w wysokości po 600 zł ustalone na podstawie § 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. 490 z późniejszymi zmianami w brzmieniu obowiązującym w dacie wniesienia pozwów, tj. w dniu 17 września 2015 r.) oraz opłaty skarbowe od pełnomocnictw w wysokości po 17 zł.

ZARZĄDZENIE

Odpis wyroku wraz z uzasadnieniem proszę doręczyć pełnomocnikom stron.