

Sygn. akt II C 600/15

UZASADNIENIE WYROKU Z DNIA 17 LIPCA 2015 ROKU

SĄDU REJONOWEGO DLA MIASTA STOŁECZNEGO WARSZAWY

W (...)

1. Stanowiska stron i przebieg postępowania

Pozwami złożonymi dnia 16 grudnia 2014 roku (data prezentaty) powodowie: M. M. (1), M. M. (2), A. M. (1), S. M. (1), J. K. (1), K. K. (1), D. K. (1), E. M., J. M., O. M., A. M. (2), P. O., G. O., A. O., M. K. (1), P. W., J. W., K. W. (1), B. W., I. L., D. L., R. L., R. S., A. W. (1), S. O., R. O., D. K. (2), O. K., G. K., M. O. (1), E. O., J. Ś., M. Ś., P. Ś., A. R. (1), A. R. (2), J. R., T. R., T. C., P. C., E. C., M. C., B. F., R. F., M. L., O. L., A. T., S. T., J. T., A. Ż. (1), M. Ż. (1), A. Ż. (2), M. Ż. (2), S. W., L. O., H. O., M. O. (2), A. G., R. G., M. T. (1), M. T. (2), K. T., S. M. (2), I. M. (1), J. P. (1), L. P., E. B., F. B., A. B. (1), K. B., A. B. (2), H. B., M. B., D. S., O. S., K. S., M. K. (2), K. K. (2), J. K. (2), W. K., D. M., I. M. (2), M. M. (3), M. K. (3), N. K., T. K., K. K. (3), D. T., O. T., J. F., J. P. (2), A. P., K. P., E. P., M. G. (1), M. G. (2), M. G. (3), B. G., I. G., D. W., U. W., A. W. (2), K. W. (2) oraz I. W. wnieśli o zasądzenie od pozwanego (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W. kwot po 400 euro wraz z ustawowymi odsetkami od dnia 25 października 2014 roku do dnia zapłaty oraz o zasądzenie od pozwanego na rzecz każdego z nich zwrotu kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

W uzasadnieniach pozwów wskazali, że domagają się powyższej kwoty z tytułu odszkodowania za piętnastogodzinne opóźnienie lotu o numerze (...), którym dnia 26 czerwca 2014 roku odbyli podróż z W. do H.. Stwierdzili, że wynikało ono z powodu okoliczności obciążającej pozwanego, a polegającej na wystąpieniu w samolocie problemu technicznego. Jako podstawę swoich roszczeń powodowie wskazali art. 7 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 roku ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów. (pozew w sprawie II C 600/15 – k. 2-4)

Nakazami zapłaty wydanymi w postępowaniu upominawczym przez referendarzy sądowych tutejszego Sądu powództwa w stosunku do każdego powodów zostały uwzględnione w całości. (nakaz zapłaty wydany w sprawie II C 600/15 – k. 11)

Pełnomocnik pozwanego wniósł sprzeciwy od nakazów zapłaty, zaskarżając je w całości i wnosząc o oddalenie powództw oraz o zasądzenie od powodów na jego rzecz zwrotu kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

Uzasadniając sprzeciwy pełnomocnik pozwanego wskazał, że w dokumentach dołączonych do pozwu brak jest karty wejścia na pokład, w związku z czym powództwo powinno zostać oddalone wobec nie udowodnienia faktu posiadania rezerwacji na rejs objęty żądaniem pozwu. W ocenie pozwanego, powodowie nie udowodnili, że posiadali ważną rezerwację na przedmiotowy lot i rzeczywiście odbyli lot tym rejsem. Ponadto pozwany wskazał, iż brak jest uregulowań, które nakładałyby na przewoźnika obowiązek przechowywania list pasażerskich. Z ostrożności procesowej pozwany ponadto podniósł, iż nie kwestionuje faktu opóźnienia rejsu w przylocie do portu docelowego powyżej trzech godzin, jednak w jego ocenie zachodzą nadzwyczajne okoliczności zwalniające z obowiązku wypłaty odszkodowania. Przyczyną opóźnienia były niemożliwe do przewidzenia ani zapobieżenia nagłe usterki techniczne samolotu, wyznaczonego do wykonania przedmiotowego rejsu. W samolocie doszło do wycieku z okolicy jednego z podłączeń do chłodnicy olejowo-paliwowej, a następnie pomimo wymiany uszkodzonej uszczelki w samolocie zlokalizowany został kolejny wyciek paliwa z chłodnicy. W związku z powyższym niezbędna okazała się wymiana chłodnicy co spowodowało uziemienie maszyny. Pozwany zakwestionował również żądania zasądzenia odsetek wskazując, iż w przedmiotowych sprawach brak jest podstaw do ich naliczenia na podstawie art. 359 § 1 k.p.c. lub 481 k.c., gdyż świadczenia dochodzone pozwami nie jest zobowiązaniem pieniężnym w rozumieniu tego przepisu.

Ponadto w rozporządzeniu (WE) nr 261/2004 brak jest przepisu szczególnego ustanawiającego uprawnienie do żądania odsetek. (sprzeciw od nakazu zapłaty w sprawie II C 600/15 – k. 17-20)

Pismem procesowym z 25 maja 2015 roku pełnomocnik podwodów podtrzymał dotychczasowe stanowisko podnosząc, że legitymacja procesowa powodów została potwierdzona poprzez dołączenie potwierdzonych rezerwacji na lot (...). Ponadto wskazał, iż wbrew twierdzeniom pozwanego, iż ciężar udowodnienia, że uprawnienia przysługujące pasażerowi nie zostały naruszone, obciąża przewoźnika lotniczego.

W związku z powyższym, pozwany chcąc uwolnić się od odpowiedzialności oraz obowiązku zapłaty na rzecz każdego z pasażerów mógł złożyć listę pasażerów, którą otrzymała od organizatora turystyki i w ten sposób wykazać brak obecności powodów na pokładzie statku powietrznego. (pismo procesowe pełnomocnika powodów w sprawie II C 600/15 – k. 38-43)

W odpowiedzi na powyższe, pismem z dnia 11 czerwca 2015 roku pozwany wskazał, iż dowód w postaci wydruku rezerwacji jest spóźniony. Ponadto dołączenie przez pozwanego list pasażerskich doprowadziłyby do „przerzucenia” ciężaru dowodu, bowiem pozwany nie posiada takich list, a co więcej nie ma obowiązku ich posiadania. (pismo procesowe pełnomocnika pozwanego w sprawie II C 600/15 – k. 78-81)

W toku dalszego postępowania strony podtrzymały swoje stanowiska.

2. Sąd Rejonowy ustalił następujący stan faktyczny:

Powodowie M. M. (1), M. M. (2), A. M. (1), S. M. (1), J. K. (1), K. K. (1), D. K. (1), E. M., J. M., O. M., A. M. (2), P. O., G. O., A. O., M. K. (1), P. W., J. W., K. W. (1), B. W., I. L., D. L., R. L., R. S., A. W. (1), S. O., R. O., D. K. (2), O. K., G. K., M. O. (1), E. O., J. Ś., M. Ś., P. Ś., A. R. (1), A. R. (2), J. R., T. R., T. C., P. C., E. C., M. C., B. F., R. F., M. L., O. L., A. T., S. T., J. T., A. Ż. (1), M. Ż. (1), A. Ż. (2), M. Ż. (2), S. W., L. O., H. O., M. O. (2), A. G., R. G., M. T. (1), M. T. (2), K. T., S. M. (2), I. M. (1), J. P. (1), L. P., E. B., F. B., A. B. (1), K. B., A. B. (2), H. B., M. B., D. S., O. S., K. S., M. K. (2), K. K. (2), J. K. (2), W. K., D. M., I. M. (2), M. M. (3), M. K. (3), N. K., T. K., K. K. (3), D. T., O. T., J. F., J. P. (2), A. P., K. P., E. P., M. G. (1), M. G. (2), M. G. (3), B. G., I. G., D. W., U. W., A. W. (2), K. W. (2) oraz I. W. zawarli ze (...) spółką z ograniczoną odpowiedzialnością w W. umowę przewozu lotniczego, na trasie W.-H., z zaplanowanym wylotem 26 czerwca 2014 roku o godzinie 6.05 oraz przylotem do portu docelowego o godzinie 11.30. Lot ten, o numerze (...), realizowany był samolotem o numerze rejestracyjnym (...). Opóźnienie w stosunku do planowanego lądowania wyniosło 15 godzin (okoliczności bezsporne).

Przyczyną opóźnienia była usterka techniczna, spowodowana początkowo wyciekami z okolic jednego z podłączeń do chłodnicy olejowo-powietrznej FIN (...). Po wymianie uszczelki około 9.00, zlokalizowano kolejny wyciek z chłodnicy, skutkiem czego zamówiona została nowa chłodnica na warunkach (...) (A. on G.). Samolot SP- (...) po przeprowadzeniu niezbędnych testów został przywrócony do lotu około godziny 21.40 po wymianie niesprawnej chłodnicy. (okoliczności bezsporne, dowód: formularz techniczny złożony w sprawie II C 600/15– k. 27-30)

Liczona metodą po ortodromie odległość z W. do H. wynosi 2915 km. (fakt notoryjny)

Powyżej opisane ustalenia faktyczne nie były przedmiotem sporu między stronami. Dotyczyło to w szczególności samego faktu i długości opóźnienia lotu, jak również wystąpienia usterki technicznej samolotu, będącej przyczyną opóźnienia lotu. Okoliczności te jako przyznane Sąd na podstawie art. 229 i 230 k.p.c. uznał za udowodnione, nadto znajdują potwierdzenie w złożonych wraz z pozwami i sprzeciwami od nakazów zapłaty dokumentach. Dokumenty te Sąd uznał za wiarygodne, gdyż składają się one na spójny obraz stanu faktycznego, nie pozostają ze sobą w sprzeczności i odpowiadają twierdzeniom obu stron. Sąd dopuścił dowód ze wszystkich dokumentów złożonych do akt sprawy na okoliczności wskazane przez strony.

Sąd oddalił wniosek o dopuszczenie dowodu z opinii biegłego sądowego z zakresu lotnictwa bowiem uznał go za zbędny. Okoliczność na którą miała zostać sporządzona opinia jest oczywista i znajduje odzwierciedlenie w treści

pozostałych dowodów. Samo jej wystąpienie było niesporne, a przeto nie wymagało dowodu. Z kolei „nadzwyczajność” zarejestrowanej usterki jest kwestią (kategorią) oceną, pozostawioną kompetencji Sądu, nie zaś biegłego.

Sąd Rejonowy dopuścił dowód z zeznań świadka M. O. (3) na okoliczność momentu wystąpienia usterek i ich charakteru, wpływu na przebieg lotu, działań pozwanego zmierzających do usunięcia usterki i uniknięcia wpływu na siatkę połączeń oraz stanu statku powietrznego przed wykryciem usterki.

Oceniając zeznania świadka, Sąd uznał je za wiarygodne i korespondujące z materiałem zgromadzonym w toku postępowania. Świadek zrelacjonował przebieg naprawy samolotu oraz wskazał ujawnione usterki techniczne. Zdaniem Sądu przedstawione przez niego fakty znajdują potwierdzenie w dowodach zgromadzonych w sprawie, a zwłaszcza w formularzu technicznym dołączonym do sprzeciwu od nakazu zapłaty. Poza tym niczego nowego a istotnego dla rozstrzygnięcia sprawy nie wniosły, z uwzględnieniem tej ważkiej okoliczności, że Sąd wyodrębnił w relacji świadka jego twierdzenia o faktach (i te przyjął za podstawę ustaleń), od oświadczeń wartościujących, ocen i własnych osądów (które pominął, jako wykraczające poza zakres dowodu). Zeznania świadka w zakresie relacjonującym fakty są spójne, jednoznaczne i wzajemnie się uzupełniają z pozostałym zgromadzonym w sprawie materiałem dowodowym.

3. Sąd Rejonowy zważył, co następuje:

Powództwa zasługiwały na uwzględnienie w całości co do każdego z powodów.

Zagadnienia dotyczące możliwości dochodzenia odszkodowania za opóźniony lot uregulowane zostały przepisami unijnymi i zawarte są w Rozporządzeniu nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 roku ustanawiającym wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylającym rozporządzenie nr 295/91 (dalej: „Rozporządzenie nr 261/04”).

Zgodnie z art. 5 ust. 1 lit. c Rozporządzenia nr 261/04, w przypadku odwołania lotu, pasażerowie których to odwołanie dotyczy mają prawo do odszkodowania od obsługującego przewoźnika lotniczego, chyba że: i) zostali poinformowani o odwołaniu co najmniej dwa tygodnie przed planowym czasem odlotu, 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.

Zgodnie z art. 7 ust. 1 lit. b) rozporządzenia nr 261/04, w przypadku odwołania do powyższego artykułu, pasażerowie otrzymują odszkodowanie w wysokości 400 EUR dla wszystkich lotów o długości do 1 500 do 3.500 kilometrów.

Ponadto, w art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/04 wskazano, że przewoźnik zwolniony jest obowiązku wypłaty rekompensaty, jeżeli może dowieść, iż odwołanie lotu zostało spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć, mimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków.

Jak orzekł Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej w wyroku w sprawach połączonych C-402/07 i C-432/07, „Artykuły 5, 6 i 7 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że do celów stosowania prawa do odszkodowania pasażerów opóźnionych lotów można traktować jak pasażerów odwołanych lotów oraz że mogą oni powoływać się na prawo do odszkodowania przewidziane w art. 7 tego rozporządzenia, jeżeli z powodu tych lotów poniosą stratę czasu wynoszącą co najmniej trzy godziny, czyli jeżeli przybędą do ich miejsca docelowego co najmniej trzy godziny po pierwotnie przewidzianej przez przewoźnika lotniczego godzinie przylotu. Niemniej takie opóźnienie nie rodzi po stronie pasażerów prawa do odszkodowania, jeżeli przewoźnik lotniczy jest w stanie dowieść, że odwołanie lub duże opóźnienie lotu jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie

można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków, to jest okoliczności, które pozostają poza zakresem skutecznej kontroli przewoźnika lotniczego”.

Mając na uwadze związanie sądów krajowych wykładnią aktów Unii Europejskiej sformułowaną przez Trybunał Sprawiedliwości UE, wyżej przytoczone regulacje stanowią normatywną podstawę roszczenia powodów,

Odnosząc się do zarzutu pozwanego, iż opóźnienie rejsu było spowodowane wystąpieniem nadzwyczajnych okoliczności Sąd uznał, że pozwany nie wykazał aby piętnastogodzinne opóźnienie w realizacji lotu zostało wywołane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków. W ocenie Sądu wyciek z okolic jednego z podłączeń do chłodnicy olejowo-powietrznej, będący efektem normalnej eksploatacji i zużycia tego elementu, a następnie konieczność wymiany chłodnicy nie są bynajmniej okolicznościami nadzwyczajnymi. W pierwszej kolejności należy wskazać, że za nadzwyczajną okoliczność nie można uznać usterki technicznej samolotu, która wynika z jego normalnej eksploatacji. Jak słusznie wskazał Trybunał Sprawiedliwości zważywszy na szczególne warunki, w jakich odbywa się transport lotniczy i na stopień wyrafinowania technologicznego statków powietrznych, przewoźnicy powietrzni są stale narażeni - w ramach prowadzonej działalności - na rozmaite problemy techniczne, co jest nieuchronnie związane z eksploatacją tych maszyn. To skądinąd w celu uniknięcia takich problemów i w celu zabezpieczenia się przed incydentami zagrażającymi bezpieczeństwu lotów te maszyny są poddawane regularnie wyjątkowo rygorystycznym kontrolom, wpisującym się w bieżące warunki eksploatacji przedsiębiorstw transportu lotniczego. Rozwiązanie problemu technicznego musi więc zostać uznane za immanentny element normalnego wykonywania działalności przewoźnika lotniczego. W konsekwencji problemy techniczne wykryte podczas przeglądu statków lotniczych lub z powodu braku takiego przeglądu nie mogą stanowić, jako takie, „nadzwyczajnych okoliczności”, o których mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004. (Wyrok Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości z 22 grudnia 2009 roku, sygn. akt C-549/07, opubl: www.eur-lex.europa.eu)

W tym miejscu warto wskazać, iż sytuacja wycieku może również zdarzyć się w każdym pojeździe mechanicznym i nie jest to (choćby w przypadku samochodów) postrzegane za zdarzenie nadzwyczajne. Nie ma racjonalnych powodów, aby w inny sposób kwalifikować wyciek w samolocie. Również pozwany, wiedząc, że taka sytuacja może zdarzyć się w każdym eksploatowanym samolocie powinien ten fakt przewidzieć i w relatywnie krótkim czasie zorganizować samolot zastępczy, skoro usunięcie usterki w rozsądnym, krótszym czasie okazało się niemożliwe. W związku z powyższym, uzasadnione jest stwierdzenie, że pozwany nie podjął wszelkich racjonalnych a możliwych działań, celem uniknięcia opóźnienia. Powołane fakty pozwalają na stwierdzenie, że u źródła opóźnienia lotu leżały przede wszystkim zaniedbania po stronie pozwanego, bowiem usterka, która wystąpiła w samolocie nie miała charakteru nadzwyczajnego. A zatem nie można uznać, że opóźnienie lotu wynikało z przyczyn niezależnych od przewoźnika lotniczego.

Zdaniem Sądu, stwierdzony w niniejszej sprawie problem techniczny mieści się w zakresie normalnej, bieżącej działalności wykonywanej przez przewoźnika lotniczego, zobowiązanego w każdym przypadku do zapewnienia bezpieczeństwa korzystających z jego usług pasażerów poprzez sprawdzenie zdatności technicznej samolotu. W niniejszej sprawie okolicznością przemawiającą na niekorzyść przewoźnika dodatkowo jest fakt, że po pierwszej naprawie samolot nadal miał problemy techniczne. W ocenie Sądu już w tym momencie istniały przesłanki do zamiany samolotu na inny – zastępczy, pozbawiony wad, a to, czy pozwany nim dysponował schodzi na plan dalszy. Zapobiegliwy przewoźnik, czy to w ruchu lądowym, czy też powietrznym takie sytuacje powinien przewidzieć i uwzględnić.

Konkludując należy wskazać, iż pozwany nie wykazał, aby awaria której wystąpienie spowodowało opóźnienie lotu została spowodowana zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć mimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków. Nie przekonał Sądu, że uczynił wszystko, aby zapobiec skutkom opóźnienia. Przeciwnie, utwierdził Sąd w przekonaniu, że nie podjął żadnych działań, aby należyście, to jest z zachowaniem harmonogramu, zrealizować umowę.

Ponadto należy wskazać, iż w motywie 14 Rozporządzenia nr 261/04 ustawodawca wspólnotowy wskazał przykładowo zdarzenia, które mogą spowodować „nadzwyczajne okoliczności”, o których mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/04. Jak również wyjaśnił Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej w wyroku w sprawie C-549/07, (...) woła ustawodawcy wspólnotowego nie było uznanie samych tych zdarzeń, których wykaz jest zresztą jedynie przykładowy, za nadzwyczajne okoliczności, lecz stwierdzenie, że mogą one takie okoliczności spowodować. (...) Mimo, że ustawodawca wspólnotowy wymienił w tym wykazie "nieoczekiwane wady mogące wpłynąć na bezpieczeństwo lotu" i mimo, że problem techniczny statku powietrznego można zaliczyć do takich wad, okoliczności związane z takim zdarzeniem mogą zostać uznane za "nadzwyczajne" w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 tylko wówczas gdy odnoszą się do zdarzenia, które - na wzór okoliczności wymienionych w motywie czternastym tego rozporządzenia - nie wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i nie pozwala na skuteczne nad nim panowanie ze względu na jego charakter lub źródło. (...) problemy techniczne wykryte podczas przeglądu statków lotniczych lub z powodu braku takiego przeglądu nie mogą stanowić, jako takie, „nadzwyczajnych okoliczności”, o których mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004. Nie można jednakże wykluczyć, że problemy techniczne są następstwem tych nadzwyczajnych okoliczności, jeżeli ich źródło stanowią zdarzenia, które nie wpisują się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i nie pozwalają mu na skuteczne nad nimi panowanie. Taka sytuacja miałaby miejsce na przykład w przypadku ujawnienia przez konstruktora maszyn stanowiących flotę danego przewoźnika powietrznego lub przez właściwy organ, że maszyny te, będące już w użyciu, zawierają ukrytą wadę produkcyjną zagrażającą bezpieczeństwu lotów. Podobnie byłoby w odniesieniu do uszkodzeń statków powietrznych w wyniku aktów terroryzmu lub sabotażu.”

Z powyższych względów w ocenie Sądu opóźnienie lotu nie można potraktować jako spowodowanego wystąpieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków. Z uwagi na powyższe, zasadne było zasądzenie wypłaty odszkodowania pasażerom opóźnionego lotu.

W ocenie Sądu chybiony jest również zarzut pozwanego w którym podnosi, iż powodowie nie posiadali ważnej rezerwacji, ponieważ do pozwu nie zostały dołączone karty wejścia na pokład. W pierwszej kolejności należy wskazać, iż zdaniem Sądu wszyscy powodowie odbyli lot. Pozwany wymaga aby pełnomocnik powodów dołączył karty wejścia na pokład, w przypadku kiedy sam nie jest w stanie przedstawić dowodu w postaci list pasażerskich, ponieważ ich – jak twierdzi –

nie posiada. Na gruncie niniejszej sprawy podstawowe znaczenie miał fakt, iż pozwany jest przedsiębiorcą, co powoduje, że obowiązuje go inny, wyższy miernik staranności niż osoby nie mające takiego statusu. Przy prowadzeniu swych spraw miernik staranności wymaganej od przedsiębiorcy determinuje przepis art. 355 § 2 k.c., zgodnie z którym należy przy jej ocenie uwzględniać zawodowy charakter prowadzonej działalności. Norma ta nie dotyczy tylko stosunków wynikających z relacji rynkowych, ale również innych relacji dotyczących prowadzenia spraw zawodowych – w tym zachowania się przed sądem czy urzędami w zakresie, w jakim sprawy te dotyczą prowadzonego przedsiębiorstwa. Przedsiębiorca jako profesjonalista powinien zachować szczególną staranność przy prowadzeniu swych spraw. Zdaniem Sądu, pomimo tego, że brak jest przepisów prawa które nakładałyby na przewoźnika przechowywanie list pasażerskich, podmiot będący profesjonalistą powinien liczyć się z trudnościami dowodowymi jakie przyniesie ich brak. Nie bez znaczenia jest fakt, znany sądowi z urzędu, a nawet ocierający się o notoryjność powszechną, mianowicie że liczba pasażerów którzy pozywają przewoźników lotniczych z powodu znacznie opóźnionych lotów drastycznie wzrasta. Jeżeli przewoźnik zbyt pochopnie archiwizuje (niszczy) listy pasażerów, to sam pozbawia się istotnego dowodu, rozstrzygającego na jego korzyść o tym, czy roszcący pasażer był (nie był) uczestnikiem danego lotu. Nie może zatem w ocenie Sądu powoływać się na okoliczność, że przewoźnik nie dysponuje już danym dokumentem. Jest to argumentacja tym bardziej wątpliwa, że ten sam przewoźnik przez długi okres przechowuje dokumentację usterek i awarii dotyczących danego lotu (na którą powołuje się następnie w procesie, celem uchylecia się od odpowiedzialności) a jednocześnie deklaruje, że listę pasażerów danego lotu zniszczył.

Jeśliby nawet nie podzielić powyższej argumentacji, trzeba zauważyć, że w polskim prawie nie ma hierarchii dowodów. Dowód z rezerwacji poparty nie budzącym wątpliwości twierdzeniem, że pasażer dany lot odbył jest

równie wartościowy, jak karta pokładowa. Nawiązując go powyższych uwag: nawet wydanie karty pokładowej nie jest pewnym dowodem tego, że dana osoba znalazła się na pokładzie samolotu, wszak zawsze mogła zrezygnować z odbycia podróży. Te same zatem zastrzeżenia, jakie pozwany odnosi do posłużenia się rezerwacjami, należy odnieść do nieprzedstawienia kart pokładowych.

W świetle zgromadzonego materiału dowodowego Sąd nie miał wątpliwości – powodowie odbyli lot samolotem należącym do pozwanego, a argumentacja pozwanego, poddająca stanowisko powodów w wątpliwość nie jest niczym innym, jak realizacją obranej linii obrony, w którą wpisuje się twierdzenie o zniszczeniu listy pasażerów.

Wobec spełnienia przesłanek warunkujących odpowiedzialność przewoźnika lotniczego za opóźniony lot a jednocześnie braku nadzwyczajnych okoliczności uwalniających od tej odpowiedzialności, powodom przysługuje odszkodowanie w wysokości 400 €, która to zasądzona kwota wynika z art. 7 ust. 1 lit. b) rozporządzenia nr 261/04.

Podstawę prawną rozstrzygnięcia o odsetkach stanowi 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. Termin spełnienia świadczenia głównego określany jest zgodnie z art. 455 k.c. Dłużnik opóźnia się z wykonaniem zobowiązania, gdy nie spełnia świadczenia w terminie oznaczonym lub wynikającym z właściwości zobowiązania, a w przypadku gdy termin nie zostanie w taki sposób oznaczony, jeśli nie spełnia świadczenia niezwłocznie po wezwaniu dłużnika do wykonania. Świadczenie główne staje się więc wymagalne z chwilą upływu terminu lub niezwłocznie po wezwaniu ze strony wierzyciela.

Nie ulega wątpliwości, że roszczenia powodów formułowane wobec przewoźnika lotniczego miały charakter ryczałtowego odszkodowania. Owszem, mogło być ono dochodzone dwutorowo, wedle zasady przemienności drogi sądowej, co jednakowoż tego odszkodowawczego charakteru nie zmienia.

Warto w tym miejscu podkreślić, że odsetek, jako instytucji prawa cywilnego, można dochodzić wyłącznie w drodze procesu cywilnego, albowiem Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego – jako organ administracji – nie jest kompetentny do ustalania i przyznawania roszczeń akcesoryjnych (odsetek cywilnoprawnych). Odszkodowanie jest co do zasady świadczeniem w swej istocie bezterminowym, wymagającym do powstania stanu wymagalności wezwania do zapłaty. Co więcej dochodzone przez powódkę ryczałtowe odszkodowanie ma charakter zobowiązania ab initio pieniężnego, którego źródłem jest przepis prawa (Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 roku ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów). Żaden natomiast przepis prawa nie pozbawia powodów uprawnienia do żądania odsetek od dochodzonego przez nich świadczenia. To, że prawodawca europejski milczy w tej kwestii nie oznacza, że wyłącza w tym przypadku wobec przewoźnika lotniczego skutki zwłoki, które nota bene znane wszystkim porządkom prawnym państw członkowskich UE.

Uzasadniając uchwałę w sprawie III CZP 113/13 z 07 lutego 2014 roku Sąd Najwyższy nie zanegował prawa pasażerów opóźnionego lotu do żądania na drodze sądowej także odsetek od dochodzonego odszkodowania. Gdyby taka właśnie była wola prawodawcy wymagałaby wyraźnego wyartykułowania w treści Rozporządzenia. Byłby to w istocie precedensowy wyjątek, tymczasem wyjątków nie można interpretować rozszerzająco, ani tym bardziej domniemywać. Co więcej, taka interpretacja byłaby niezgodna z motywami Rozporządzenia i pozostawałaby w sprzeczności z jego założeniami, wyartykułowanymi w preambule. Rozporządzenie zostało wydane w celu ochrony praw pasażerów, o czym świadczy chociażby ryczałtowość odszkodowania, zwalniana z obowiązku dowodzenia wysokości szkody. Byłoby sprzeczne z ratio legis rzeczowego Rozporządzenia pozbawienie pasażerów prawa żądania odsetek od świadczenia spełnionego w warunkach zwłoki, gdyż de facto pozwałoby to przewoźnikowi nieograniczone w czasie uchylanie się od obowiązku świadczenia bez żadnych negatywnych konsekwencji. Taka interpretacja, preferowana przez pozwanego, pozbawiałaby Rozporządzenie (WE) 621/2004 jego gwarancyjnego dla pasażerów, a dyscyplinującego dla przewoźników charakteru. Nawet z faktu, że w niektórych aktach prawa wspólnotowego wprost mówi się o roszczeniu odsetkowym, w innych zaś nie ma o nim wzmianki nie oznacza, że pewne kategorie podmiotów

pozbawione są uprawnienia do rekompensowania skutków zwłoki w formie zapłaty odsetek. Taka interpretacja nie uwzględnia różnych technik redagowania wspólnotowych aktów prawnych, a przede wszystkim bagatelizuje fakt, że wszelkie ograniczenia praw podmiotowych muszą mieć swoją podstawę prawną. Nie ma żadnego racjonalnego i przekonującego uzasadnienia dla nierównego traktowania przewoźników kolejowych i przewoźników lotniczych oraz pasażerów tychże przewoźników.

Stronę powodową obciążał obowiązek wykazania roszczenia odsetkowego co do zasady, tę Sąd podziela, lecz także co do wysokości, czyli wymagalności roszczenia dochodzonego pozwem w konkretnej dacie. W niniejszej sprawie zapadalność roszczeń musiałoby nastąpić najpóźniej w dniu 24 października 2014 roku skoro każdy z powodów żąda odsetek od dnia 25 października 2014 roku. Strona pozwana kwestionowała żądanie odsetkowe w całości, co aktualizowało obowiązek dowodowy powodów. Temu obowiązkowi, zdaniem Sądu, powodowie sprostali. Pełnomocnik powodów wykazał, że wysłał pozwanemu pismo z 17 października 2014 roku - reklamację z wezwaniem do zapłaty (w tym samym dniu nadane w urzędzie pocztowym), w którym, termin spełnienia świadczenia oznaczył na dzień 24 października 2014 roku. Pismo to nie zostało zwrócone nadawcy, co rodzi domniemanie doręczenia go adresatowi. Wobec powyższego brak spełnienia świadczenia w powyższym terminie sprawił, że 25 października 2014 roku pozwany popadł w opóźnienie w spełnieniu świadczenia względem każdego z powodów.

Pozwany jest stroną przegrywającą sprawę, więc winien zwrócić przeciwnikowi – powodowi koszty niezbędne do celowego dochodzenia praw i celowej obrony. Jak słusznie wskazał Sąd Najwyższy, 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.). (...) Podmiotowo-przedmiotowa kumulacja roszczeń oraz skorzystanie przez współuczestników sporu z pomocy jednego pełnomocnika powoduje obniżenie kosztów, zarówno indywidualnych, jak i publicznych (społecznych) - z wyjątkiem opłat sądowych (por. np. art. 4 ust. 1 zdanie drugie u.k.s.c.) - a także przyczynia się do usprawnienia i przyspieszenia postępowania. Stwierdzenie to nie wymaga głębszych wyjaśnień, unaocznia jednak zarazem, że w tej sytuacji dochodzi również do zmniejszenia nakładu pracy pełnomocnika oraz zaoszczędzenia jego czasu. Nie musi on multiplikować wielu czynności procesowych, przygotowywać odrębnych pism procesowych, wносить oddzielnych środków odwoławczych etc., powstaje zatem pytanie, czy wynagrodzenie wyliczone przy zastosowaniu obowiązujących stawek - bez uwzględnienia wskazanych ulg i ułatwień - nie jest nadmierne, a niekiedy nawet niesłuszne. 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. (Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 10 lipca 2015 roku, sygn. akt III CZP 29/15, opublikowano: www.sn.pl/orzecznictwo)

Mając na uwadze powyższe Sąd uznał, iż na gruncie niniejszej sprawy słuszne będzie obniżenie wynagrodzenia pełnomocnika powoda z uwagi na nakład jego pracy oraz podjęte przez niego czynności. W ocenie Sądu nakład pracy pełnomocnika powoda nie był nadmierny, bowiem we wszystkich połączonych sprawach wpływały te same pisma procesowe, a od chwili połączenia spraw ustała konieczność wnoszenia wielu tej samej de facto treści pism (co pomniejszyło koszty materiałowe). W niniejszej sprawie odbyła się tylko jedna rozprawa, zaś jednokrotne stawienie pełnomocnika nie uzasadnia multiduplikacji kosztów. W końcu trzeba zauważyć, że maksymalne honorarium pełnomocnika za prowadzenie bardzo trudnych: złożonych, wielowątkowych spraw o najwyższej wartości przedmiotu sporu uzasadnia przyznanie wynagrodzenia w kwocie 7.200 zł, zupełnie wyjątkowo podwyższanego. Nie ma zatem żadnego racjonalnego powodu, aby założyć, że łączne wynagrodzenie pełnomocnika powodów w kwocie 62.400 zł (104 x 600 zł) jest uzasadnione, słuszne i usprawiedliwione okolicznościami, w tym w szczególności nakładem pracy i środków. W ocenie Sądu podniesione wyżej okoliczności i kryteria przemawiają za przyznaniem pełnomocnikowi wynagrodzenia w łącznej kwocie 10.400 zł (104 x 100 zł). Uiszczona opłata sądowa od pozwu oraz opłata skarbową od dokumentu pełnomocnictwa została natomiast uwzględniona w każdej z połączonych spraw, bo w każdej została rzeczywiście poniesiona.

W związku z tym Sąd zasądził od pozwanego na rzecz każdego z powodów kwotę po 147,00 zł. Na powyższą sumę złożyła się kwota 30 zł opłaty sądowej od pozwu, kwota 100 zł z tytułu zastępstwa procesowego przez pełnomocnika oraz kwota 17 zł z tytułu opłaty skarbowej od pełnomocnictwa.

Wobec powyższego orzeczono jak w sentencji wyroku.

Zarządzenie wykonawcze:

odpis wyroku wraz z uzasadnieniem doręczyć pełnomocnikowi pozwanego.