

Sygnatura akt V Ca 936/22

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 18 sierpnia 2023 roku

Sąd Okręgowy w Warszawie V Wydział Cywilny Odwoławczy

w składzie: Przewodniczący sędzia del. Magdalena Hemerling

po rozpoznaniu 18 sierpnia 2023 roku w Warszawie

na posiedzeniu niejawnym

sprawy z powództwa M. M. (1), Z. M., M. M. (2), A. K.

przeciwko (...) Aktiengesellschaft z siedzibą w K. (N.)

o zapłatę

na skutek apelacji pozwanego od wyroku Sądu Rejonowego dla m.st. Warszawy

w W. z 17 grudnia 2020 roku, sygnatura II C 1788/20

zmienia zaskarżony wyrok w ten sposób, że oddala powództwo i zasądza od powodów na rzecz pozwanego kwoty po 454,25 zł (czteryście pięćdziesiąt cztery złotych 25/100) wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia uprawomocnienia się wyroku do dnia zapłaty tytułem zwrotu kosztów procesu,

zasądza od powodów na rzecz pozwanego kwoty po 425 zł (czteryście dwadzieścia pięć złotych) wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia następującego po upływie tygodnia od dnia doręczenia wyroku powodom do dnia zapłaty tytułem zwrotu kosztów postępowania apelacyjnego.

Sędzia Magdalena Hemerling

Sygn. akt V Ca 936/22

UZASADNIENIE

wyroku z dnia 18 sierpnia 2023 r.

Pozwem z dnia 10 sierpnia 2020 r. powodowie M. M. (1), Z. M., M. M. (2) i A. K. wniosły o zasądzenie od pozwanego (...) w K. kwot po 400 euro wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 7 stycznia 2020 r. do dnia zapłaty oraz o zasądzenie na swoją rzecz zwrotu kosztów postępowania według norm przepisanych.

W odpowiedzi na pozew pozwany wniósł o oddalenie powództwa w całości i zasądzenie kosztów postępowania.

Wyrokiem z dnia 17 grudnia 2020 r. Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie w zasądził od pozwanego na rzecz powodów kwoty 400,00 euro wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 7 stycznia 2020 r. do dnia zapłaty oraz kwotę 1.117,00 zł tytułem zwrotu kosztów procesu.

Apelację od powyższego wyroku wywiódł pozwany zaskarżając orzeczenie w całości i zarzucając mu:

naruszenie przepisów postępowania, które miało wpływ na treść wyroku, tj.:

naruszenie art. 232 k.p.c. w zw. z art. 6 k.c. poprzez błędne zastosowanie i przyjęcie, że pozwana nie wykazała, że lot powodów (...) z W. do F. w dniu 6 stycznia 2020 r. doznał opóźnienia z powodu okoliczności nadzwyczajnych i wyłączających odpowiedzialność pozwanej, podczas gdy pozwana wykazała, że przyczyną opóźnienia lotu powodów były decyzje służb zarządzających ruchem lotniczym E. ,

naruszenie art. 148(1) k.p.c. poprzez rozpoznanie sprawy i wydanie wyroku na posiedzeniu niejawnym,

naruszenie art. 233 § 1 k.p.c. z zw. z art. 227 k.p.c. poprzez przekroczenie granic swobodnej oceny dowodów wyrażające się w braku logicznej i zgodnej z zasadami doświadczenia życiowego ocenie materiału dowodowego,

naruszenie art. 507(7) § 1 i 2 k.p.c. poprzez błędne przyjęcie, że w sprawie wystąpiła konieczność zasięgnięcia dowodu z opinii biegłego,

naruszenie art. 327(1) § 1 pkt 1 k.p.c. przez brak odniesienia się do zbiorczego zestawienia połączeń lotniczych lądujących w godzinach porannych w dniu 6 stycznia 2020 r. na lotnisku we F. ,

naruszenie prawa materialnego, tj:

art. 5 ust. 3 z motywami 14 i 15 Rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z 11 lutego 2004 r. ustanawiającym wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów poprzez niewłaściwe zastosowanie i przyjęcie, że pozwana jest odpowiedzialna za opóźnienie lotu oraz utratę przez powodów możliwości przesiadki na dalszy lot łączony do W., podczas gdy opóźnienie zostało spowodowane decyzjami służb zarządzających ruchem lotniczym (E.), uzasadnionymi niekorzystnymi warunkami pogodowymi na lotnisku we F., co stanowi okoliczności nadzwyczajne w rozumieniu art. 5 ust. 3 z motywami 14 i 15 Rozporządzenia, a także poprzez błędne przyjęcie że pozwana nie może powoływać się na opóźnienie zaistniałe na etapie realizacji lotu poprzedzającego przy wykorzystaniu tego samego samolotu,

art. 7 ust. 1 lit c w zw. z art. 5 ust. 1 lit c Rozporządzenia w zw. z art. 455 k.c. oraz art. 481 § 1 k.c. poprzez niewłaściwe zastosowanie i przyjęcie że wymagalność roszczenia o odsetki ustawowe za opóźnienie nastąpiła z dniem następującym po dniu planowanej realizacji lotu podczas gdy roszczenie odszkodowawczego jest ze swojej strony bezterminowe i wymagało wezwania pozwanej do spełnienia zgodnie z treścią art. 455 k.c.

Pozwany wniósł o zmianę zaskarżonego wyroku w pkt 1 poprzez oddalenie powództwa w całości oraz w pkt 2 poprzez zasądzenie od powodów na rzecz pozwanego kosztów postępowania za obie instancje, w tym równowartość opłaty od wniosku o uzasadnienie wyroku, opłaty od apelacji, opłaty skarbowej od pełnomocnictwa w wysokości 17 zł, a także zwrotu kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

W odpowiedzi na apelację powodowie wnieśli o jej oddalenie w całości oraz o zasądzenie od pozwanego kosztów postępowania apelacyjnego według norm przepisanych.

Sąd Okręgowy zauważył co następuje:

W związku z tym, iż przedmiotowa sprawa rozpoznana została według przepisów o postępowaniu uproszczonym, zgodnie z treścią art. 505¹³ § 2 k.p.c. Sąd II instancji ograniczył uzasadnienie wyroku do wyjaśnienia jego podstawy prawnej z przytoczeniem przepisów prawa.

Apelacja jest zasadna, zaś uwzględnienie jej zarzutów skutkowało zamianą zaskarżonego wyroku i oddaleniem powództwa.

Powodowie powołując się na przepisy Rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z 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 2951/91 (Dz. U. UE L

2004/46/1) (dalej jako: „Rozporządzenie”) dochodzili od pozwanego kwot 400 euro wraz z odsetkami ustawowymi w związku z opóźnieniem lotu z W. do F. w dniu 6 stycznia 2020 r., przez co utracili dalsze połączenie do W..

Zaskarżonym wyrokiem Sąd I instancji uwzględnił żądanie wskazując, że strona pozwana nie zdołała zwolnić się z odpowiedzialności na podstawie art. 5 ust. 3 Rozporządzenia. W ocenie Sądu I instancji pozwany nie przedstawił żadnych miarodajnych dowodów, z których wynikałoby że restrykcje służb kontroli lotów uniemożliwiały odbycie lotu w zaplanowanym czasie. Zdaniem Sądu odczytanie wydruków z systemu O. oraz depesz slotowych wymaga wiedzy specjalistycznej.

Strona pozwana zakwestionowała powyższe stanowisko koncentrując swe zarzuty na wadliwej ocenie dowodowej przeprowadzonej przez Sąd I instancji. Zarzuty te należało podzielić. Ocena dowodów przeprowadzona przez Sąd I instancji naruszała bowiem art. 233 § 1 k.p.c. w zw. z art. 227 k.p.c., a w konsekwencji doprowadziła do wadliwych rozważań, co do wystąpienia przesłanek egzoneracyjnych, o których mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia.

Należy zauważyć, że postępowanie sądowe prowadzone w przedmiocie roszczeń wynikających z rozporządzenia 261/2004 nie zawiera żadnych szczególnych wymogów co do formy dowodowej przedkładanych do akt sprawy dowodów na okoliczność faktów mających znaczenia dla rozstrzygnięcia. Podlegają one normalnym rygorom przewidzianym dla postępowania dowodowego w procesie cywilnym (tak J. Luzak w: K. Osajda (red.) Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady 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. Komentarz.). Wskazuje się, że jako dowód przewoźnik lotniczy może przedstawić wewnętrzne wyciągi z dzienników pokładowych lub sprawozdań dotyczących zaistniałych nadzwyczajnych okoliczności oraz ich konsekwencji, zaszytych incydentów. Dopuszczalne jest przedstawienie również zewnętrznych dokumentów i oświadczeń. Ten sposób prowadzenia dowodów jest także akceptowany przez Komisję Europejską w wytycznych interpretacyjnych dotyczących rozporządzenia (WE) Nr 261/2004 (por. pkt 5.1 Zawiadomienia Komisji Europejskiej Wytyczne interpretacyjne dotyczące rozporządzenia (WE) Nr 261/2004, 2016/C 214/04, Dz.Urz. UE C z 2016 r. Nr 214, s. 5).

Poza sporem w niniejszym postępowaniu pozostawała okoliczność, że lot (...) z W. do F. został opóźniony wobec czego pasażerowie utracili dalsze połączenie do W. i dotarli do miejsca docelowego z opóźnieniem wynoszący 3 godziny i 25 minut.

Pozwany wskazywał, że opóźnienie lotu (...) spowodowane było w pełnym wymiarze opóźnieniem lotu poprzedniego, tj. lotu realizowanego przy wykorzystaniu tego samego statku powietrznego na trasie z F. do W. (...), który z kolei został opóźniony na skutek nieterminowego wykonania rejsu (...) z W. do F.. Opóźnienie pierwszego lotu w rotacji wynikało natomiast z decyzji służb zarządzających ruchem lotniczym.

Na wstępie należy zauważyć, że obecnie nie budzi już żadnych wątpliwości możliwość uwzględnienia okoliczności dotyczących opóźnienia lotu poprzedzającego na lot następujący. W wyroku z dnia 11 czerwca 2020 r. w sprawie C-74/19/, LE v. (...) SA. Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej wskazał, że „Artykuł 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 w związku z motywem 14 tego rozporządzenia należy interpretować w ten sposób, że w celu uzyskania zwolnienia z obowiązku wypłaty odszkodowania pasażerom w przypadku dużego opóźnienia lub odwołania lotu obsługujący przewoźnik lotniczy może powołać się na "nadzwyczajną okoliczność", która miała wpływ na poprzedni lot obsługiwany przez tego samego przewoźnika za pośrednictwem tego samego statku powietrznego, pod warunkiem że istnieje bezpośredni związek przyczynowy między wystąpieniem owej okoliczności a opóźnieniem, względnie odwołaniem kolejnego lotu, czego ocena należy do sądu odsyłającego z uwzględnieniem w szczególności sposobu eksploatacji danego statku powietrznego przez odnośnego obsługującego przewoźnika lotniczego”. Z orzeczenia Trybunału z dnia 22 kwietnia 2021 r. w sprawie C-826/19 wynika natomiast możliwość powołania się na opóźnienie statku powietrznego w ramach trzeciej od końca rotacji tego statku powietrznego pod warunkiem, że istnieje bezpośredni związek przyczynowy między wystąpieniem tej okoliczności a dużym opóźnieniem późniejszego lotu w chwili przylotu.

Powyższe oznacza, że wbrew stanowisku Sądu I instancji pozwany mógł powołać się na okoliczności nadzwyczajne zaistniałe na etapie realizacji wcześniejszego (trzeciego) lotu z rotacji.

Na gruncie niniejszej sprawy mieliśmy do czynienia z sytuacją, kiedy opóźnienie lotu (...) z W. do F. wpłynęło na kolejne odcinki rotacji. Należy przy tym zgodzić się ze stroną pozwaną, że system rotacji jest standardowym sposobem eksploataowania statków powietrznych w zakresie działalności, jaką jest przewóz lotniczy.

Należało zatem ocenić, czy opóźnienie lotu (...) (pierwszego lotu w rotacji) wynikało z przyczyn niezależnych od przewoźnika i czy mógł niemu zapobiec stosując racjonalne środki.

Okoliczności dotyczące przyczyn odwołania w/w lotu wskazane zostały w wyciągu z systemu O., oraz depeszy slotowej, które ocenione w kontekście przedłożonych do akt dowodów takich jak fragment publikacji o nazwie „Opóźnienia i odwołania z wszystkich przyczyn w transporcie lotniczym w Europie w 2019” zawierającej wyjaśnienie przyczyn opóźnień lotów, dają podstawy do uznania twierdzeń strony pozwanej za usprawiedliwione.

Nie jest jednocześnie zasadnym twierdzenie Sądu I instancji, jakoby dla rozszyfrowania treści dowodów takich jak depesza slotowa oraz dowodu z wydruku systemu O. koniecznym było zasięgnięcie opinii biegłego. Treść powyższych dowodów nie wymaga bowiem wiedzy specjalistycznej w zakresie w jakim obejmują one fakty, na które strona pozwana się powołuje. Jediną konieczną wiedzą na okoliczność ich treści jest znajomość skrótów używanych w tego rodzaju dokumentacji.

Oceniając dowód w postaci wydruku z systemu O. należy mieć na względzie, że rejestrowanie odwołań lotów oraz klasyfikowanie ich przyczyn w tym systemie jest wykonywane co do zasady przez podmioty zewnętrzne wobec przewoźnika: agentów obsługi naziemnej, jednostki obsługi naziemnej linii lotniczych lub przez organy kontroli ruchu lotniczego i porty lotnicze. Informacje zawarte w tym systemie stanowią więc utrwalenie niepodlegających zewnętrznej ingerencji komunikatów. Dla każdej operacji lotniczej przewoźnik, za pośrednictwem elektronicznego systemu kontroli, przesyła w czasie rzeczywistym zarządzającemu portem lotniczym informacje o statusie obsługi operacji lotniczych, w tym zgodnie ze standardami I. depesze ruchowe M.. Obsługa naziemna jest natomiast zobowiązana uzgadniać z zarządzającym portem lotniczym informacje dotyczące kodu opóźnienia lub odwołania statków powietrznych. Depesze te są następnie w sposób automatyczny przesyłane do systemu O.. Przyczyny opóźnienia opisywane są w systemie O. przy pomocy ustandaryzowanych kodów opóźnień przyjętych przez I.(...)). Pozwany przedstawił Sądowi zestawienie ww. kodów wraz z ich tłumaczeniem na język polski. W tym systemie szczegółowo wskazana jest – poprzez odpowiednie kody – przyczyna opóźnienia w wylocie z lotniska. Kody te są oficjalnymi kodami wprowadzonymi przez I. w celu zestandaryzowanego oznaczania różnych przyczyn opóźnień przez wszystkie podmioty uczestniczące w transporcie lotniczym (tzw. I. D. C.).

Jak wynika z systemu O., opóźnienie lotu (...) w wymiarze 1:26 zostało spowodowane w całości przez późny przylot samolotu (kod opóźnienia 93). Wcześniejszy lot z rotacji (...) uległ opóźnieniu w wymiarze 56 minut z tych samych przyczyn. Natomiast jeśli chodzi o lot (...) to przyczyna jego opóźnienia została oznaczona kodem 84, pod którym kryje się następująca informacja , „ATFM (zarządzenie przepływem ruchu lotniczego) z powodu pogody w miejscu docelowym”.

Zwrócić należy uwagę, że pozwana została zobowiązana do opóźnienia momentu startu lotu (...) z W. do F. o 1 godz. 2 minuty, albowiem w dniu 6 stycznia 2020 r doszło do zakłócenia pracy lotniska we F. spowodowanego warunkami atmosferycznymi (gęsta mgła). W konsekwencji powstał „korek” samolotów mających wylądować na tym lotnisku, dlatego też służby lotniskowe musiały opóźnić loty mające wylądować na tym lotnisku. W chwili przybycia do F. lot (...) odnotował opóźnienie w wymiarze 54 minuty. Na opóźnienie kolejnego lotu z rotacji ((...)) złożyły się dodatkowo „wtórne komplikacje” związane z zakłóceniem pracy lotniska we F.. Nie ulega wątpliwości, iż po dłuższym ograniczeniu operacji lotniczych nie jest możliwe, aby w tej samej chwili wystartowały wszystkie samoloty, które oczekiwały na start, gdyż stanowiłoby to zagrożenie dla bezpieczeństwa w ruchu lotniczym.

W tym miejscu należy zwrócić uwagę, że zgodnie z art. 6 ust. 6 rozporządzenia (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, państwa członkowskie powierzyły organizacji E. realizację zarządzania przepływem ruchu lotniczego przez utworzenie centralnej jednostki ds. zarządzania przepływem ruchu lotniczego (Central Flow Management Unit, CFMU). Aktualnie obowiązuje decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2019/709 z dnia 6 maja 2019 r. w sprawie wyznaczenia menedżera sieci ds. funkcji sieciowych zarządzania ruchem lotniczym (ATM) w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, która wyznacza na tę funkcję E.. Decyzje (...) kierują ruchem lotniczym w Europie, co pozwala na skoordynowanie działań lokalnych organów kontroli ruchu lotniczego (np. polskiej Agencji Żegluga Powietrznej) oraz jej odpowiedników na planowanej trasie połączenia lotniczego.

Na gruncie niniejszej sprawy decyzje (...) wpłynęły na opóźnienie lotu (...), a w konsekwencji także na loty (...) i (...). Decyzje te wiązały się z ograniczeniem przepustowości lotniska we F. spowodowanym warunkami pogodowymi. Służby zarządzające ruchem lotniczym na danym lotnisku posiadają wyłączną kompetencję do oceny warunków pogodowych na tym lotnisku. Ich decyzje są wiążące dla przewoźników lotniczych, którzy muszą się tym decyzjom podporządkować. Zwrócić należy uwagę, że brak możliwości odbycia lotu uwalnia przewoźnika od odpowiedzialności odszkodowawczej, gdy do odwołania lotu doszło wprawdzie po ustaniu niekorzystnych warunków pogodowych, lecz w bezpośrednim związku z wcześniej występującymi ograniczeniami w startowaniu i lądowaniu samolotów.

Opóźnienie w przylocie nie uprawnia pasażera do odszkodowania, jeżeli przewoźnik lotniczy jest w stanie dowieść, że odwołanie lub duże opóźnienie lotu zostało 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 (vide: ETS w wyroku z dnia 19 listopada 2009 r. w sprawach połączonych C-402/07 i C 432/07). Przewoźnik lotniczy jest zwolniony z obowiązku wypłaty pasażerom odszkodowania na podstawie art. 5 ust. 1 lit. c i art. 7 rozporządzenia, gdy wykaze, że odwołanie lub opóźnienie lotu wynika z nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków.

Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej w wyroku z dnia 22 grudnia 2008 r. (C-549/07, 114416) wskazał, że wolą ustawodawcy unijnego było wskazanie, że nadzwyczajne okoliczności mogą wystąpić w szczególności w przypadku zdarzeń wymienionych w motywie 14 preambuły Rozporządzenia. Trybunał podkreślił, że okoliczności można uznać za nadzwyczajne, gdy zdarzenie, które - na wzór okoliczności wymienionych w motywie 14 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 i źródło. Trybunał stwierdził zatem, że okoliczności wymienione w motywie 14 Rozporządzenia, tj. m. in. złe warunki meteorologiczne uniemożliwiające wykonanie lotu, stanowią przykład okoliczności, która nie wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności przewoźnika (por. pkt 21, 22 uzasadnienia).

Stosownie do motywu 14 powoływanego rozporządzenia „podobnie jak w konwencji montrealskiej, 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 myśl natomiast wytycznych interpretacyjnych dotyczących rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów oraz rozporządzenia Rady (WE) nr 2027/97 w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków lotniczych zmienionego rozporządzeniem (WE) nr 889/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady (2016/C 214/04) zgodnie z motywem 14 rozporządzenia, jeżeli obsługujący przewoźnik lotniczy jest zobowiązany do opóźnienia lub odwołania lotu w porcie lotniczym o dużym

natężeniu ruchu, spowodowanym złymi warunkami pogodowymi, w tym jeżeli warunki te prowadzą do braku zdolności przepustowych, stanowi to nadzwyczajne okoliczności (pkt 5.4. zatłoczenie portów lotniczych z powodu niekorzystnych warunków pogodowych).

W ocenie Sądu II instancji pozwany wykazał ważną przyczynę zwalniającą od odpowiedzialności przewoźnika za opóźniony lot, której nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków (złe warunki meteorologiczne panujące na lotnisku we F. i związane z tym decyzje kierownictwa lotów), co wpłynęło na dwa kolejne loty w rotacji i przyczyniło się do opóźnienia lotu powodów. Były to okoliczności, których pozwany nie mógł uniknąć. Na powyższe przewoźnik nie miał realnego wpływu, gdyż wskazane utrudnienia nie wynikały z możliwości jego przedsiębiorstwa, lecz z przepustowości lotniska. Zwrócić należy uwagę, że na etapie planowania podróży powodów pozwany dochował należytej staranności, albowiem powodowie dysponowali czasem 1 godz. 40 minut na dokonania przesiadki na lotnisku we F.. Jednakże czas opóźnienia wynoszący 1 godz. 28 minut uniemożliwił dokonanie przesiadki na lot do W..

Mając na względzie wszystkie wskazane wyżej okoliczności należało zmienić wyrok Sądu I instancji i oddalić powództwo bez względu na pozostałe podniesione w apelacji zarzuty.

Na marginesie wskazać tylko należy, że słusznie skarżący zarzucił Sądowi I instancji naruszenie art. 7 ust. 1 lit c w zw. z art. 5 ust. 1 lit c Rozporządzenia w zw. z art. 455 k.c. oraz art. 481 par. 1 k.c. przez niewłaściwe zastosowanie i przyjęcie ze wymagalność roszczenia o odsetki ustawowe za opóźnianie nastąpiła z dniem następującym po dniu planowanej realizacji lotu. Rację ma bowiem skarżący, że roszczenie odszkodowawcze jest ze swojej istoty bezterminowe i wymaga wezwania pozwanej do spełnienia świadczenia zgodnie z treścią art. 455 k.c.

Dla porządku wskazać należy, że Sąd Okręgowy pominął na podstawie art. 381 k.p.c. wniosek powodów zawarty w piśmie z dnia 27 kwietnia 2022 r. o zobowiązanie pozwanej do przedłożenia wydruku Operational Log z systemu EuroControl Network Manager dla lotów w rotacji samolotu D.z dnia 6 stycznia 2020 r. Powodowie mogli złożyć ten wniosek już na etapie postępowania przed Sądem I instancji w sytuacji, gdy od początku wskazywali, iż zebrany w sprawie materiał dowodowy jest niewystarczający dla wykazania przyczyny opóźnienia lotów.

Mając na uwadze powyższe Sąd Okręgowy na podstawie art. 386 § 1 k.p.c. zmienił zaskarżony wyrok i powództwo oddalił. Wobec zmiany rozstrzygnięcia merytorycznego, Sąd Okręgowy zmienił również zaskarżony wyrok w zakresie zwrotu kosztów procesu przed Sądem I instancji, uznając, że strona powodowa przegrała postępowanie w całości. Rozstrzygnięcie o kosztach procesu Sąd wydał w oparciu o zasadę odpowiedzialności za jego wynik, na podstawie art. 98 § 1 i 3 k.p.c. w zw. z art. 105 § 1 k.p.c., zaliczając do kosztów pozwanego wynagrodzenie profesjonalnego pełnomocnika procesowego, które wyniosło 1800 zł, zgodnie z § 2 pkt 4 Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych (Dz. U. z 2018 r. poz. 265) oraz opłatę skarbową od pełnomocnictwa. Na podstawie art. 105 par. 1 k.p.c. powodowie zobowiązani są do zwrotu pozwanemu kosztów postępowania w I instancji w częściach równych.

O kosztach postępowania odwoławczego Sąd Okręgowy orzekł na podstawie art. 98 § 1 i 3 k.p.c. w zw. z art. 105 § 1 k.p.c. w zw. z art. 391 k.p.c. stosownie do zasady odpowiedzialności za wynik postępowania. Na koszty pozwanego składało się wynagrodzenie pełnomocnika w II instancji ustalone na podstawie § 2 pkt 4 zw. z § 10 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych (Dz. U. z 2018 r. poz. 265) oraz opłata od apelacji (800 zł). Na podstawie art. 105 § 1 k.p.c. powodowie zobowiązani są do zwrotu pozwanemu kosztów postępowania w II instancji w częściach równych.

Sędzia Magdalena Hemerling