

Sygn. akt VIII C 2910/18

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 30 grudnia 2020 roku

Sąd Rejonowy dla Łodzi-Widzewa w Łodzi VIII Wydział Cywilny

w składzie:

Przewodniczący Sędzia Tomasz Kalsztein

Protokolant st. sekr. sąd. Dorota Piasek

po rozpoznaniu w dniu 3 grudnia 2020 roku w Łodzi

na rozprawie

sprawy z powództwa W. O., J. O., B. O. i K. O.

przeciwko (...) Spółce Akcyjnej z siedzibą w W.

o zapłatę

1. oddała powództwo;
2. zasądza solidarnie od powodów W. O. i J. O. na rzecz pozwanego (...) Spółki Akcyjnej w W. kwotę 5.088,57 zł (pięć tysięcy osiemdziesiąt osiem złotych i pięćdziesiąt siedem groszy) tytułem zwrotu kosztów procesu,
3. nie obciąża małoletnich powodów B. O. i K. O. kosztami procesu;
4. nakazuje zwrócić ze środków Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego dla Łodzi-Widzewa w Łodzi na rzecz pozwanego kwotę 528,43 zł (pięćset dwadzieścia osiem złotych i czterdzieści trzy grosze) tytułem niewykorzystanej zaliczki na poczet wynagrodzenia biegłego, uiszczonej w dniu 12 grudnia 2019 roku.

Sygn. akt VIII C 2910/18

UZASADNIENIE

W dniu 30 listopada 2018 roku powodowie W. O., J. O. oraz małoletni B. O. i K. O. wystąpili przeciwko pozwanemu (...) S.A. w W. z powództwem o zapłatę kwoty 10.304,64 zł z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 19 kwietnia 2018 roku do dnia zapłaty oraz o zasądzenie zwrotu kosztów procesu. W uzasadnieniu powodowie wyjaśnili, iż zakupili u pozwanego bilety lotnicze na dzień 16 sierpnia 2017 roku, na godzinę 7:25, na lot z W. do T. z przesiadką w A.. Lot miał się odbyć liniami LOT nr 265, a przelot do A. trwać 2 godziny i 10 minut. Następnie, o godzinie 11:25 planowany był wylot z A. do T.. Przedmiotowego dnia, po odbyciu odprawy, przed samym wylotem przewoźnik poinformował pasażerów o opóźnieniu lotu, a po upływie 2 godzin o jego odwołaniu z uwagi na mgłę. W następstwie zaistniałej sytuacji pozwany zaproponował odbycie lotu z przesiadką w C., co wiązało się z ponad 12 godzinnym opóźnieniem względem lotu zakupionego. Wobec powstałych komplikacji jeszcze tego samego dnia pozwany został wezwany do wypłaty odszkodowania w kwocie po 600 euro dla każdego powoda, które to zgłoszenie nie zostało uznane. W zajętych stanowisko pozwany podniósł, iż opóźnienie rejsu było wynikiem ograniczeń w przepustowości lotniska w A. nałożonych przez służby kontroli ruchu lotniczego, których decyzje nie są zależne od przewoźnika. Wyjaśnienie to było odmienne od pierwotnego, w którym pozwany powoływał się na warunki atmosferyczne (mgłę). Powodowie dodali przy tym, iż w dniu planowanego lotu za pośrednictwem aplikacji mobilnej ustalili, że lotnisko w A. normalnie

obsługiwało przyloty i odloty. Wskazali ponadto, że utrudnienia w locie spotkały ich również w drodze powrotnej, a także, że otrzymane bony na posiłek były niewystarczające do jego zakupienia. Odnosnie wartości dochodzonego roszczenie powodowie wyjaśnili, iż należne im odszkodowanie wyraża się kwotą 2.400 euro, co po uwzględnieniu kursu NBP z dnia 17 października 2018 roku (1 euro = 4,2936 zł) daje kwotę dochodzoną pozwem.

(pozew k. 4-6)

W odpowiedzi na pozew pozwany, reprezentowany przez zawodowego pełnomocnika, wniósł o oddalenie powództwa w całości oraz o zasądzenie zwrotu kosztów procesu według norm przepisanych. W uzasadnieniu pełnomocnik przyznał, że rejs (...) z W. do A. z dnia 16 sierpnia 2017 roku został odwołany wskazując, iż przyczyną takiego stanu rzeczy były bardzo niekorzystne warunki meteorologiczne w A. w postaci mgły. Wyjaśnił, iż pozwany przez maksymalny czas oczekiwał na poprawę warunków, która nie nastąpiła. Z uwagi na zaplanowaną rotację przedmiotowego samolotu oraz ryzyko opóźnienia wszystkich rejsów, którego tego dnia były zaplanowane, dalsze oczekiwanie było niemożliwe. Jednocześnie wobec przyznanego slotu w A. wynoszącego 200 minut strona pozwana wiedziała, że nie będzie w stanie zrealizować siatki połączeń zgodnie z rozkładem. Powołując się na punkt 14 preambuły rozporządzenia nr 261/2004 pełnomocnik wskazał, że warunki meteorologiczne uniemożliwiające dany lot mogą stanowić podstawę do ograniczenia lub wyłączenia odpowiedzialności przewoźnika. Zaznaczył, że w zaistniałym stanie faktycznym powód otrzymał zmianę rezerwacji i odbył podróż na trasie W.-C.-T. tego samego dnia. Podkreślił przy tym, że działania przewoźnika zmierzające do zminimalizowania niedogodności pasażerów winny mieć racjonalny charakter z punktu widzenia prowadzonej przez przewoźnika działalności. W przypadku pozwanego przesłanka ta została spełniona. W konkluzji pełnomocnik uznał, że gęsta mgła utrudniająca lądowanie i powodująca ograniczoną przepustowość lotniska stanowi nadzwyczajną okoliczność wyłączającą obowiązek wypłaty rekompensaty przez przewoźnika na zasadach określonych w art. 5 ust. 3 rozporządzenia.

(odpowiedź na pozew k. 43-45)

W toku procesu stanowiska stron nie uległy zmianie, przy czym powodowie sprecyzowali roszczenie w ten sposób, iż wnieśli o zasądzenie na rzecz każdego z nich kwoty po 2.576,16 zł albo po 600 euro. Pełnomocnik pozwanego zgłosił zarzut przedawnienia roszczenia, braku zdolności procesowej po stronie małoletnich powodów, ponadto wskazał, że pozwany przewidział rezerwy czasowe przy planowaniu siatki połączeń jednak skala występującego zjawiska nie pozwoliła na uniknięcie nieregularności. Dodał, że system rotacyjny jest powszechnie stosowany przez przewoźników lotniczych. Odnosząc się do złożonych w sprawie dokumentów pełnomocnik wyjaśnił, że dzienny raport operacji lotniczych jest dokumentem wewnętrznym pozwanego dodając, że oprócz raportu został również załączony wydruk z systemu (...) potwierdzający warunki meteorologiczne w A.. Podniósł przy tym, że system ten jest oficjalnie wykorzystywany na całym świecie przez wszystkie linie lotnicze i generuje informacje pogodowe co 30 minut.

(pismo procesowe k. 65-67v., k. 139-141, k. 143-144, k. 170-172, k. 181-182, protokół rozprawy k. 69-71, k. 83-84, k. 168)

Sąd Rejonowy ustalił następujący stan faktyczny:

Powodowie mieli wykupiony bilet na rejs lotniczy pozwanego (...) S.A. w dniu 16 sierpnia 2017 roku z W. do T. z przesiadką w A., o dystansie (...) mil. Lot do A. (dystans 1105 km) miał się odbyć samolotem Embraer (...)195 SP- (...), a planowany wylot miał nastąpić o godzinie 07:25. Zgodnie z rezerwacją lądowanie w A. było przewidziane na godzinę 09:35, następnie o godzinie 11:25 powodowie mieli rozpocząć lot do T. linią J. A.. Po odbyciu odprawy powodowie zostali poinformowani o opóźnieniu lotu, co było spowodowane niekorzystnymi warunkami meteorologicznymi panującymi na lotnisku w A.. Jak wynikało z depeszy (...) (M. A. Report) z godziny 07:25, na lotnisku docelowym panowały utrudnione warunki (obniżone parametry widzialności oraz mgła), które wymusiły na służbach kontroli ruchu lotniczego obsługujących lotnisko w A. wprowadzenie podwyższonej kategorii do lądowania i startu, które prowadziły do zmniejszenia liczby operacji lotniczych obsługiwanych przez port lotniczy. Warunki, o których mowa, utrzymywały się od godziny 03:25 i uległy poprawie o godzinie 08:25.

Z uwagi na rotacyjny system stosowany przez pozwanego i zaplanowane na przedmiotowy dzień loty, o godzinie 08:32 lot powodów został odwołany z powodu mgły na lotnisku w A..

W związku z zaistniałą sytuacją pozwany zorganizował dla powodów alternatywne połączenie lotnicze, przelot z W. do T. z lądowaniem i przesiadką w C., z której to propozycji powodowie skorzystali. Ostatecznie przylot do T. nastąpił z ponad 12-godzinnych opóźnieniem.

(wydruk rezerwacji k. 36, depesza z wydruku systemu rezerwacyjnego k. 51, dzienny raport operacji lotniczych k. 52-54, wydruk depeszy (...) k. 55, okoliczności bezsporne)

Przedstawione przez pozwanego depesze (...) potwierdzają, że warunki atmosferyczne panujące na lotnisku S. w A. w dniu 16 sierpnia 2017 roku były nadzwyczajne i nieprzewidywalne (mgła oraz ograniczona widoczność). Zjawiska pogodowe występujące w depeszach (...) mogły być przyczyną odwołania operacji lotniczej rejsu LO/265 lot z W. do A. w dniu 16 sierpnia 2017 roku.

Lotnisko S. stanowi ważny element europejskiej sieci portów lotniczych, co wiąże się z dużym natężeniem operacji lotniczych, w tym dużą liczbą lotów długodystansowych. Panujące na przedmiotowym lotnisku w dniu 16 sierpnia 2017 roku od godziny 03:25 niekorzystne warunki meteorologiczne miały narastający charakter i z każdą godziną powiększały sumę opóźnień. W sytuacjach, gdy w bezpośrednim rejonie lotniska panują warunki ograniczonej widzialności, służby kontroli ruchu lotniczego we współpracy ze służbami operacyjnymi portu lotniczego ograniczają liczbę operacji lotniczych, jakie port jest w stanie obsłużyć w sposób gwarantujący bezpieczeństwo i sprawny przepływ ruchu lotniczego, która to sytuacja miała miejsce na gruncie przedmiotowej sprawy.

(pisemna opinia biegłego sądowego k. 97-124)

W związku z odwołaniem lotu powodowie wywiedli reklamację wzywając pozwanego do wypłaty przewidzianego prawem odszkodowania. W odpowiedzi pozwany wyjaśnił, że zaistniała sytuacja była konsekwencją ograniczeń w przepustowości lotniska w A., dodając, iż wprowadzone ograniczenia zostały nałożone decyzją służb kontroli ruchu lotniczego i były niezależne od przewoźnika. Wobec powyższego pozwany nie znalazł podstaw do uwzględnienia reklamacji.

(wydruk wiadomości email k. 37)

Pismem z dnia 28 marca 2018 roku powodowie wezwali pozwanego do zapłaty w terminie 14 dni kwoty po 600 euro dla każdego z powodów tytułem odszkodowania za odwołany lot z W. do A. o numerze 265 z dnia 16 sierpnia 2017 roku. W odpowiedzi na wezwanie, jak również w toku dalszej korespondencji, pozwany podtrzymał pierwotnie zajęte stanowisko.

(pismo k. 25, wezwanie do zapłaty k. 28-35)

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie dowodów z dokumentów znajdujących się w aktach sprawy, które nie budziły wątpliwości Sądu. Za podstawę ustaleń faktycznych Sąd przyjął również pisemną opinię biegłego sądowego. Oceniając pisemną opinię biegłego sądowego, Sąd nie znalazł podstaw do kwestionowania zawartych w jej treści wniosków, opinia ta była bowiem rzetelna, jasna, logiczna oraz w sposób wyczerpujący objaśniająca budzące wątpliwości kwestie. Wydając opinię biegły oparł się na zgromadzonym w aktach sprawy materiale dowodowym, w tym na dokumentacji załączonej przez stronę pozwaną, nie dopatrując się w rzeczowej dokumentacji jakichkolwiek nieprawidłowości, jak również nie kwestionując jej wiarygodności. Pozwany przedłożył dzienny raport operacji lotniczych mający spójny i kompletny charakter, wydruk systemowy wskazujący na przyczynę odwołania lotu, a także depesze (...), które, co wynika z treści opinii biegłego, w zakodowany sposób przekazują komunikaty pogodowe dotyczące konkretnego, wskazanego w depeszy lotniska. Depesze te opisują stan zjawisk pogodowych, jaki występuje w czasie ważności danej depeszy i są informacją dla załóg lotniczych o sytuacji pogodowej na lotnisku. Depesze (...) nie są prognozą pogody, lecz opisują rzeczywiste i panujące w trakcie ważności depeszy warunki meteorologiczne.

Sąd nie podzielił przy tym zarzutów strony powodowej, który kwestionował wartość dowodową przedłożonych przez pozwanego wydruków, albowiem strona ta nie wyjaśniła, z jakich konkretnie przyczyn kwestionuje wiarygodność przedmiotowych dokumentów. Zwrócić należy uwagę, że złożony skan depeszy (...) (k. 55) obejmuje 23 depesze, ujęte w chronologiczny sposób, które przedstawiają sytuację pogodową na przestrzeni czasu od godziny 03:20 do godziny 08:50. W ocenie Sądu w świetle zasad doświadczenia życiowego i logicznego rozumowania wręcz abstrakcyjnym wydaje się argumentacja, iż pozwany, będący międzynarodowym przewoźnikiem lotniczym, miały sfabrykować treść depeszy, z których każda stanowi ciąg zakodowanych znaków, a więc w istocie sztucznie wykreować sytuację meteorologiczną na przestrzeni ponad 5 godzin wyłącznie dlatego, aby uzasadnić swoje stanowisko procesowe. Przypomnienia wymaga, że treść depeszy znajduje stosowne potwierdzenie w dziennym raporcie operacji lotniczych. Gdyby przyjąć tok rozumowania strony powodowej należałoby konsekwentnie przyjąć, że pozwany sfałszował także ten dokument, który dotyczy całego ujętego w jego treści dnia, a nie wyłącznie przedmiotowego lotu, a także wydruk systemowy z k. 51. Wysuwanie tego rodzaju zarzutów, bez ich merytorycznego uzasadnienia, zdaniem Sądu nie może odnieść zamierzonego skutku. Wobec powyższego Sąd uznał, że wiarygodność dokumentacji załączonej przez pozwanego nie została skutecznie podważona, co pozwala na potraktowanie opinii biegłego sądowego, wydanej w oparciu o tą dokumentację, za pełnowartościowy dowód w sprawie.

Sąd zważył, co następuje:

Powództwo podlega oddaleniu.

Powodowie dochodzili od pozwanego odszkodowania za szkodę, jaką ponieśli na skutek odwołania przez pozwanego lotu, na który mieli wykupioną rezerwację.

Zagadnienia dotyczące możliwości dochodzenia odszkodowania za opóźniony lot uregulowane zostały 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 Rozporządzenia, w przypadku odwołania lotu, pasażerowie, których to odwołanie dotyczy:

- a) otrzymują pomoc od obsługującego przewoźnika lotniczego, zgodnie z art. 8; oraz
 - b) otrzymują pomoc od obsługującego przewoźnika lotniczego, zgodnie z art. 9 ust. 1 lit. a) i art. 9 ust. 2, jak również, w przypadku zmiany trasy, gdy racjonalnie spodziewany czas startu nowego lotu ma nastąpić co najmniej jeden dzień po planowym starcie odwołanego lotu, pomoc określoną w art. 9 ust. 1 lit. b) i c); oraz
 - c) 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.

Zgodnie z art. 7 ust. 1 w przypadku odwołania do niniejszego artykułu, 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).

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.

W punkcie 14 preambuły do rozporządzenia nr 261/04 ustawodawca wspólnotowy wskazał przykładowo zdarzenia, które mogą spowodować „nadzwyczajne okoliczności”, o których mowa w art. 5 ust. 3. I tak wskazano, że 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.

Jak wyjaśnił Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej w wyroku w sprawie C-74/19, „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.”

Podkreślenia wymaga ponadto, że sytuacje uzasadniające zwolnienie przewoźnika od obowiązku wypłaty zryczałtowanego odszkodowania zawsze muszą mieć w stosunku do przewoźnika lotniczego charakter zewnętrzny (por. wyrok WSA w Warszawie z dnia 5 września 2013 roku, (...) Sa/Wa (...), LEX). Zwrócić należy także uwagę, że zwrot „nadzwyczajne okoliczności”, o którym mowa w art. 5 ust. 3 w zw. z art. 7 ust. 1 lit. a rozporządzenia nr 261/2004 jest pojęciem nieostrym, mającym oceny charakter. W przeciwieństwie do innych wyrażen wieloznacznych, jest on oparty nie tyle na wyinterpretowaniu treści normy zapisanej nieostro, ile na dokonaniu wartościowania określonego stanu rzeczy. Przy jego stosowaniu konieczne jest zatem szczegółowe i przekonujące uzasadnienie rozstrzygnięcia wskazujące na dobór kryteriów ewaluacyjnych. W przypadku, gdy przyczyna odwołania lotu ma względem przewoźnika lotniczego charakter zewnętrzny, tj. nie wynika ze sposobu jego funkcjonowania i w ramach możliwych do podjęcia przez niego racjonalnych działań nie może on jej usunąć, to wówczas uznać należy, że zachodzą warunki określone w art. 5 ust. 3 powołanego rozporządzenia zwalniające przewoźnika lotniczego z obowiązku zapłaty odszkodowania określonego w art. 7 tego rozporządzenia (tak, wyrok NSA z dnia 06 marca 2012 r., I OSK 555/11). W wyroku z dnia 2 grudnia 2011 roku (I OSK (...), LEX) Naczelny Sąd Administracyjny wskazał z kolei, że wykładnia art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylającego rozporządzenie (EWG) nr 295/91 w okolicznościach konkretnej sprawy wymaga zatem rozważenia jakimi środkami prawnymi i faktycznymi dysponuje przewoźnik lotniczy, a następnie oceny, czy pozwalały one na skuteczne zapobieżenie wystąpieniu nadzwyczajnych okoliczności. Jeżeli w konkretnej sytuacji, przewoźnik lotniczy podejmuje działania zmierzające do usunięcia ewentualnej przeszkody w świadczeniu usług pasażerskich i są to środki mieszczące się w ramach jego faktycznych i prawnych możliwości, to są to środki racjonalne. W przypadku zaś, gdy przyczyna odwołania lotu ma względem przewoźnika lotniczego charakter zewnętrzny tj. nie wynika ze sposobu jego funkcjonowania i w ramach możliwych do podjęcia przez niego racjonalnych działań nie może on jej usunąć, to wówczas uznać należy, iż zachodzą warunki określone w art. 5 ust. 3 powołanego

rozporządzenia zwalniające przewoźnika lotniczego z obowiązku zapłaty odszkodowania określonego w art. 7 tego rozporządzenia.

Przenosząc powyższe na grunt rozpoznawanej sprawy uznać należy, że w celu zwolnienia się z wypłaty rekompensaty pozwany miał obowiązek wykazania nie tylko tego, że opóźnienie lotu zostało spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, ale również wykazanie tego, że opóźnienia nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków. W ocenie Sądu pozwany przewoźnik wykazał, iż nie mógł podjąć żadnych działań zaradczych albowiem w przedmiotowym dniu niespornie nie tylko samolot pozwanego, ale również samoloty innych linii lotniczych oczekiwały na ustąpienie mgły i poprawę warunków na lotnisku w A., tym samym pozwany nie miał możliwości zapewnienia lotu zastępczego. Z uwagi na odległość pomiędzy dwoma lotniskami wynoszącą 1105 km, niecelowym byłoby również zapewnienie komunikacji zastępczej w postaci transportu drogowego, przy czym transport drogowy niespornie nie umożliwiłby powodowi zrealizowanie lotu z A. do T.. Zaznaczenia wymaga, że w świetle poglądów judykatury niekorzystne warunki meteorologiczne m.in. wystąpienie mgły w miejscu i czasie odbywania lotu mogą zostać uznane za nadzwyczajne okoliczności, zwalniające przewoźnika z odpowiedzialności odszkodowawczej (por. m.in. wyrok SO w Warszawie z dnia 6 października 2020 roku, XXVII Ca 1857/19, LEX; wyrok SO w Warszawie z dnia 16 września 2020 roku, V Ca 2827/19, LEX; Jak wyjaśnił WSA w Warszawie w wyroku z dnia 2 marca 2016 roku ((...) SA/Wa (...), LEX), „mgła paralizująca pracę lotniska stanowi okoliczność nadzwyczajną. Nie ma przy tym większego znaczenia, z jakim wyprzedzeniem te warunki można przewidzieć, gdyż z punktu widzenia obowiązku wypłaty odszkodowania istotne jest czy przewoźnik mógł podjąć racjonalne środki by uniknąć nadzwyczajnych okoliczności. Jeżeli chodzi o zapobieganie złym warunkom meteorologicznym, to nie ma takich środków, by przewoźnik mógł im zapobiec. Czym innym jest bowiem zapobieganie wystąpieniu nadzwyczajnych okoliczności, a czym innym jest zapobieganie odwołaniu lotu (...) Trudno na etapie planowania lotów, na kilka miesięcy wcześniej przewidzieć, którego dnia wystąpią złe warunki pogodowe”. W realiach niniejszej sprawy nie budzi wątpliwości, że pozwany był gotowy do wykonania lotu, a brak jego realizacji nie wynikał z braku uprawnień/doświadczenia załogi do jego wykonania w trudnych warunkach meteorologicznych czy z właściwości statku powietrznego, ale z nadzwyczajnych okoliczności, na które pozwany nie miał żadnego wpływu i których nie mógł przewidzieć. Nie ma przy tym racji strona powodowa wywodząc, że pozwany zmieniał podstawę odwołania lotu raz wskazując na warunki pogodowe – mgłę, a raz na ograniczenia w przepustowości lotniska, w rzeczywistości bowiem w sprawie zachodziły obie te podstawy. Złe warunki panujące na lotnisku w A. skutkowały bowiem ograniczeniem liczby operacji lotniczych, na co wskazał biegły w wydanej opinii. Decyzja w tym zakresie, ustalenie kolejności poszczególnych rejsów, które będą obsługane, nie leżały przy tym w kompetencjach przewoźnika, a w gestii służb kontroli ruchu lotniczego i służb operacyjnych portu lotniczego. Irrelevantne znaczenia ma przy tym okoliczność, iż warunki na lotnisku w A. uległy poprawie, co wynika z depechy (...) z godziny 08:25, albowiem, na co zwrócił uwagę biegły sądowy, z uwagi na występowanie niekorzystnej sytuacji pogodowej już od godziny 03:25 z każdą kolejną godziną powiększała się suma opóźnień, co niewątpliwie zwiększało liczbę lotów oczekujących w kolejce. Jednocześnie, co było w sprawie niesporne, pozwany zaoferował powodowi odbycie przelotu do T. w najszybszym możliwym czasie, co stanowi podjęcie racjonalnych środków w zaistniałej sytuacji. Mając na uwadze całokształt przedstawionych wyżej okoliczności, Sąd przyjął, że strona pozwana wykazała istnienie przesłanek do wyłączenia jej odpowiedzialności wynikającej z regulacji zawartych w rozporządzeniu WE 261/2004 i w związku z tym powództwo podlegało oddaleniu w całości jako całkowicie niezasadne.

O kosztach procesu w stosunku do pełnoletnich powodów Sąd orzekł na podstawie art. 98 k.p.c. regulującego zasadę odpowiedzialności stron za wynik procesu, zasądając od W. O. i J. O. solidarnie na rzecz pozwanego kwotę 5.088,57 zł obejmującą: wynagrodzenie zawodowego pełnomocnika w stawce minimalnej – 3.600 zł, opłatę skarbową od pełnomocnictwa – 17 zł oraz wykorzystaną zaliczkę na poczet wynagrodzenia biegłego sądowego – 1.471,57 zł. Jednocześnie, na podstawie art. 102 k.p.c. Sąd nie obciążył małoletnich powodów B. O. i K. O. kosztami procesu. Ponadto Sąd nakazał zwrócić ze środków Skarbu Państwa na rzecz pozwanego kwotę 528,43 zł tytułem niewykorzystanej zaliczki na poczet wynagrodzenia biegłego sądowego.

Mając powyższe na uwadze orzeczono jak w sentencji wyroku.