

Sygn. akt: II C 1136/15

UZASADNIENIE WYROKU Z DNIA 26 LUTEGO 2016 ROKU

SĄDU REJONOWEGO DLA M. ST. WARSZAWY W (...)

1. Stanowiska stron

Pozwami złożonymi 17 marca 2015 roku powodowie M. O., W. O. (1) i W. O. (2) wnieśli o zasądzenie od pozwanego (...)S. z siedzibą w P. po kwocie 400 € wraz z odsetkami ustawowymi od dnia wniesienia pozwu do dnia zapłaty oraz o zasądzenie kosztów procesu w kwocie 988,72 złotych według spisu kosztów.

W uzasadnieniu pełnomocnik powodów wyjaśnił, że dochodzona pozwem kwota stanowi odszkodowanie z tytułu opóźnionego o czternaście godzin lotu, zaplanowanego na dzień 24 września 2013 roku z lotniska na I. do (...) w W.. W odpowiedzi na złożone przez powodów żądanie zapłaty zryczałtowanego odszkodowania w kwocie po 400 € pozwany odmówił zapłaty, powołując się na zderzenie z ptakiem podczas lotu poprzedzającego, co było przyczyną opóźnienia. W ocenie powodów okoliczność ta nie została wykazana. Ponadto, hiszpański odpowiednik Urzędu Lotnictwa Cywilnego wydał rozstrzygnięcie, w którym wskazał, że za opóźniony lot należy się odszkodowanie. Powodowie uzasadniają swoje roszczenia powołując się na Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady (dalej: rozporządzenie nr 261/04) (pozew – k. 2-3, oraz pozwy znajdujące się w sprawach połączonych o sygn. II C 1138/15 oraz II C 1137/15).

W odpowiedzi na pozew, złożonej 25 stycznia 2016 roku, a w stosunku do powódki W. O. (2) 18 lutego 2016 roku (daty stempli pocztowych), pełnomocnik pozwanego (...)S. z siedzibą w P. wniósł o oddalenie powództw w całości oraz o zasądzenie od powodów kosztów procesu. Pozwany podniósł zarzut przedawnienia, wskazując na art. 778 k.c., zgodnie z którym roszczenia z umowy przewozu osób przedawniają się z upływem roku od dnia wykonania przewozu, zatem roszczenie powód przedawniło się z upływem 24 września 2014 roku. Ponadto, pozwany przyznał fakt, iż lot (...) na trasie I.-W. w dniu 24 września 2013 roku został opóźniony. Wskazał jednak, że sytuacja ta spowodowana była zaistnieniem niespodziewanych okoliczności, których przewoźnik nie był w stanie uniknąć, albowiem podczas wykonywania lotu bezpośrednio poprzedzającego skarżony lot, tj. lotu nr (...) na trasie W.-I., samolot podczas lądowania uległ zderzeniu z ptakiem (tzw. bird strike). Zgodnie z wytycznymi dotyczącymi obsługi samolotu, a także zasadami bezpieczeństwa obowiązującymi jego załogę, samolot po zderzeniu z ptakiem powinien bezzwłocznie przejść przegląd (tzw. boroskopię), w związku z czym po wylądowaniu w Ibisie samolot został wyłączony z użytkowania i poddany odpowiedniemu przeglądowi. Zdaniem pozwanego, stanowi to nadzwyczajną okoliczność wyłączającą obowiązek wypłaty rekompensaty przez przewoźnika na zasadach określonych w art. 5 ust. 3 Rozporządzenia nr 261/2004 (odpowiedź na pozew – k. 34-41).

W piśmie procesowym z dnia 2 lutego 2016 roku pełnomocnik powodów wskazał, że zarzut przedawnienia podniesiony przez pozwanego nie jest zasadny. W ocenie pełnomocnika powodów, w sprawie znajdują zastosowania przepisy ogólne regulujące termin przedawnienia – art. 118 k.c., zatem roszczenia powodów ulegają trzyletniemu terminowi przedawnienia, a nie rocznemu na podstawie art. 778 k.c. Ponadto, w ocenie pełnomocnika powodów pozwany nie wykazał, że okoliczności nadzwyczajnych, na które się powołuje, nie można było w żadnym razie uniknąć za pomocą dostosowanych do sytuacji środków. Powodowie wskazali, że skarżony lot był kolejnym w zaplanowanej rotacji i przedmiotowa usterka nie odnosi się do niego w sposób bezpośredni, a więc tym samym nie stanowi okoliczności wyłączającej odpowiedzialność pozwanego (pismo z 02.02.2016 r. – k. 64-65)

2. Stan faktyczny i ocena materiału dowodowego

M. O., W. O. (1) i W. O. (2) zawarli z (...)S. z siedzibą w P. umowę przewozu lotniczego i wykupili bilet na lot na trasie I.-W. zaplanowany na dzień 24 września 2013 roku, godzina 6:20, numer lotu (...) (**okoliczność niesporna**).

W dniu 24 września 2013 roku podczas wykonywania lotu bezpośrednio poprzedzającego lot (...), tj. lotu nr (...) na trasie W.-I., samolot podczas lądowania uległ zderzeniu z ptakiem (tzw. bird strike). Po wylądowaniu w I. samolot ten został wyłączony z użytkowania i poddany wymaganemu przepisami lotniczymi przeglądowi. Ujawniono wówczas resztki sowy zostały znalezione w silniku nr 2. Ustalono, że dostała się do niego w czasie wytracania prędkości przy 80 węzłach (**dowody**: raport lotu, k. 48-52, k. 76-80)

W związku z powyższym samolot został uziemiony na czas trwania przeglądu, czyszczenia i naprawy silnika nr 2, a lot (...) został opóźniony o czternaście godzin i dlatego faktyczny wylot z lotniska w I. nastąpił w dniu 24 września 2013 roku o godzinie 20:20 (**okoliczność niesporna**).

M. O., W. O. (1) i W. O. (2) wezwali (...).S. z siedzibą w P. do wypłaty zryczałtowanego odszkodowania w kwocie po 400 €. (...).S. z siedzibą w P. odmówił spełnienia tego świadczenia (**okoliczności niesporne**).

Powyżej opisane ustalenia faktyczne w znaczącej części nie były przedmiotem sporu między stronami.

Dotyczyło to w szczególności samego faktu zawarcia umowy przewozu i długości opóźnienia lotu. Pozwany w żaden sposób nie zaprzeczył okolicznościom wskazanym przez powodów w pozwie. Okoliczności te Sąd uznał stosownie do treści art. 230 k.p.c. za przyznane - jako niezaprzeczone, zatem niewymagające przeprowadzania postępowania dowodowego. Nie budziły one wątpliwości Sądu, albowiem znalazły potwierdzenie w złożonych wraz z pozwami dokumentach, których autentyczność nie była kwestionowana przez strony. Należy również wskazać, że pozwany wprost przyznał, że rejs z I. do W. dnia 24 września 2013 r. został opóźniony o 14 godzin, zatem stosownie do treści art. 229 k.p.c. okoliczność ta również nie wymagała dowodu.

Powodowie już w pozwach wskazali natomiast, że pozwany w żaden sposób nie wykazał, aby opóźnienie nastąpiło wskutek nadzwyczajnych okoliczności oraz aby w istocie doszło do zderzenia samolotu z ptakiem. Należy jednak wskazać, że pozwany przedłożył raport lotu, z którego wynika przyczyna opóźnienia, którą było zderzenie samolotu z ptakiem. Autentyczność tych dokumentów nie była kwestionowana przez powodów, również nie budziła wątpliwości Sądu, zatem Sąd oparł się na nich ustalając okoliczności faktyczne w powyższym zakresie.

W kontradiktoryjnym procesie cywilnym, toczącym się według reguł postępowania uproszczonego, pełnomocnik powodów przyznał twierdzenie pozwanego co do faktu, że do zderzenia samolotu z ptakiem doszło podczas lądowania na lotnisku w I., gdzie na wejście na pokład i odbycie lotu tym samym samolotem czekali powodowie. Był to zatem lot niejako „po powodów”, bezpośrednio poprzedzający lot opóźniony, nie zaś jakiś wcześniejszy, bardziej odległy lot w rotacji. Strona powodowa nie zaprzeczyła również, ani w żaden inny sposób nie kwestionowała okoliczności, że jedyną przyczyną opóźnienia było zderzenie samolotu z ptakiem i utknięcie w silniku numer 2 resztek zwierzęcia. Konieczność usunięcia szczątków, odbycia obowiązkowego przeglądu i naprawy ewentualnych uszkodzeń należy do wiedzy powszechnej. Co zaś szczególnie w tym kontekście istotne, inicjatorzy procesu nie negowali tego, że czas opóźnienia w całości pochłonęły opisane wyżej procedury, ergo bezpośrednio po przywróceniu samolotu do eksploatacji odbył on lot z I. do W..

3. Uzasadnienie prawne i motywacja rozstrzygnięcia

Powództwo nie zasługiwało na uwzględnienie i podlegało oddaleniu w całości.

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. 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 Europejski Trybunał Sprawiedliwości, wyżej przytoczone regulacje stanowią normatywną podstawę roszczeń powodów.

W pierwszej kolejności należało w niniejszej sprawie rozważyć zarzut przedawnienia roszczenia, podniesiony przez pozwanego w odpowiedzi na pozew. Pozwany powołał się przy tym na treść uzasadnienia wyroku Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-139/11 z dnia 22 listopada 2012 roku, w którym stwierdzono, że termin na wytoczenie powództwa o odszkodowanie na podstawie omawianego wyżej rozporządzenia jest ustalany zgodnie z przepisami każdego państwa członkowskiego w dziedzinie przedawniania roszczeń. Do czasu wydania powyższego wyroku termin przedawnienia roszczeń, zgodnie z Konwencją montrealską, wynosił 2 lata, jednakże w świetle rozstrzygnięcia Trybunału Sprawiedliwości w ocenie pozwanego należało zastosować w sprawie art. 778 k.c. i przyjąć, że roszczenie przedawniło się z upływem roku od wykonania przewozu, tj. z upływem 24 września 2014 roku, zatem przed wytoczeniem powództw. Natomiast w ocenie powodów twierdzenia pozwanego o przedawnieniu roszczenia było bezzasadne, bowiem zgodnie z możliwym do zastosowania w sprawie art. 118 k.c. termin przedawnienia wynosił lat 3, albowiem roszczenie związane jest z prowadzeniem działalności gospodarczej.

Sąd w przedmiotowej sprawie nie uwzględnił zarzutu przedawnienia roszczenia. Zgodnie z orzeczeniem Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości z dnia 22 listopada 2012 roku, w sprawie C-139/11, termin na wytoczenie powództwa o odszkodowanie, o którym mowa w art. 5 i 7 rozporządzenia nr 261/04, jest ustalany zgodnie z przepisami każdego państwa członkowskiego. W orzeczeniu wskazano nadto, że dwuletniego okresu przedawnienia ustanowionego w konwencji warszawskiej oraz konwencji montrealskiej nie stosuje do powództw wytoczonych z powyższych przepisów rozporządzenia. Nie ma także w tej sprawie zastosowania art. 778 k.c., dotyczący przedawnienia roszczenia z umowy przewozu. Z art. 775 k.c. wynika bowiem, że zawarte w Kodeksie cywilnym przepisy dotyczące umowy przewozu stosuje się tylko o tyle, o ile przewóz danym środkiem transportu nie jest uregulowany odrębnymi przepisami. Oznacza to, że przepisy te mają jedynie subsydiarne znaczenie i znajdują zastosowanie, gdy określony rodzaj transportu nie został uregulowany innymi przepisami, w tym również aktami prawa międzynarodowego (por. m.in. J. Jezioro [w:] E. Gniewek (red.) Kodeks cywilny, Komentarz, Tom II, Warszawa 2004, s. 460; M. Sychowicz [w:] G. Bieniek (red.) Komentarz do Kodeksu cywilnego, Zobowiązania, Tom 2, Warszawa 2005, s. 506, 510-512; M. Stec [w:] J. Rajski (red.) System Prawa Prywatnego, Tom 7, Warszawa 2011, s. 812 i nast.). Ponieważ jednak, jak wynika ze wskazanego powyżej orzeczenia ETS, do dochodzonego pozwem roszczenia nie stosuje się dwuletniego okresu przedawnienia, w ocenie Sądu zastosowanie znajduje art. 118 k.c. Nie ma jednak racji pełnomocnik powodów twierdząc, że roszczenia

dochodzone pozwami ulegają 3 letniemu terminowi przedawnienia. Jak trafnie zwrócił uwagę SN w wyroku z 2 kwietnia 2008 r. (III CSK 302/07, OSN 2009, Nr B, poz. 37): „Do zastosowania trzyletniego terminu przedawnienia przewidzianego w art. 118 k.c. nie jest wymagane, aby obie strony stosunku prawnego, z którego wywodzi się roszczenie majątkowe, prowadziły działalność gospodarczą. Wystarczy, że działalność gospodarczą prowadzi tylko strona dochodząca roszczenia, które wiąże się z tą działalnością”. Należy podkreślić, że trzyletniemu terminowi z art. 118 k.c. podlegają roszczenia przysługujące osobom prowadzącym działalność gospodarczą i mające związek z prowadzoną przez uprawnionego działalnością gospodarczą. Roszczenia powodów nie są natomiast związane z prowadzoną przez nich działalnością gospodarczą; są związane z działalnością gospodarczą prowadzoną przez pozwanego, a to nie on dochodzi w niniejszej sprawie roszczeń. W konsekwencji, roszczenia powodów ulegają dziesięcioletniemu – to jest na zasadach ogólnych - okresowi przedawnienia, zatem niewątpliwie w dniu wytoczenia powództw nie były one przedawnione.

Przechodząc do merytorycznego rozstrzygnięcia sporu w przedmiotowej sprawie wskazać należy, iż istota zagadnienia, które rzutuje wprost na rozstrzygnięcie, sprowadza się do odpowiedzi na pytanie, czy fakt, że podczas wykonywania lotu bezpośrednio poprzedzającego skarżony lot, tj. lotu nr (...) na trasie W.-I., samolot podczas lądowania uległ zderzeniu z ptakiem (tzw. bird strike), można zakwalifikować jako nadzwyczajną okoliczność w rozumieniu przytoczonych powyżej przepisów rozporządzenia nr 261/2004. Udzielenie pozytywnej odpowiedzi na tak zadane pytanie, musiałoby skutkować oddaleniem powództwa, z uwagi na zwolnienie się przewoźnika z odpowiedzialności. Do rozstrzygnięcia tej kluczowej kwestii konieczne jest zatem dokonanie wykładni pojęcia „nadzwyczajnych okoliczności”.

Wobec opóźnienia lotu nr (...) przewoźnik, aby uwolnić się od wypłaty odszkodowania, winien zgodnie z prawem wykazać, że odwołanie lotu było wynikiem nadzwyczajnych okoliczności, o jakich mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/04. Na potrzeby rzeczowego Rozporządzenia, pojęcie „nadzwyczajnych okoliczności” zostało zdefiniowane w pkt 14 preambuły. Zgodnie z tymi postanowieniami rozporządzenia nr 261/04 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. Ponadto dokonując wykładni językowej ww. pojęcia należy stwierdzić, że są to wyjątkowe, niespodziewane okoliczności, których nie można było przewidzieć (tak, wyrok WSA w Warszawie z 2010-12-01, (...) SA/Wa (...)).

Pragnąc zwolnić się z odpowiedzialności w rozumieniu przepisów Rozporządzenia nr 261/2004 przewoźnik musi zatem dowieść, że nawet przy użyciu wszystkich zasobów ludzkich i materiałowych oraz środków finansowych, jakimi dysponował, w sposób oczywisty nie mógł - bez poświęceń niemożliwych do przyjęcia z punktu widzenia możliwości jego przedsiębiorstwa w tym momencie - uniknąć sytuacji, w której zaistniałe nadzwyczajne okoliczności skutkowały opóźnieniem lotu. Tylko wyjątkowa sytuacja może zwolnić przewoźnika lotniczego z obowiązku wypłaty odszkodowania, gdyż z zasady jest on zobowiązany do jego uregulowania (tak, wyrok NSA z dnia 27 marca 2014 r., OSK (...)).

Należy ponadto podkreślić, 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 05 września 2013r., (...) SA/Wa (...), w którym WSA stwierdził, że opóźnienie lotu spowodowane nieobecnością kapitana lotu, należy do przyczyn związanych z organizacją i funkcjonowaniem przewoźnika lotniczego jako przedsiębiorstwa; przewoźnika obciąża ryzyko negatywnych konsekwencji jakie niesie za sobą nieobecność pracownika w ramach tzw. „ryzyka pracodawcy”).

Należy dodać, 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, zawierającym zwrot ocenny. W przeciwieństwie do innych

wyrażeń 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). NSA w przytoczonym wyroku wskazał, że przyczyna odwołania lotów spowodowana obecnością na terenie portu lotniczego stada dzikich zwierząt stanowi przyczynę zewnętrzną względem przewoźnika lotniczego i nie posiada on innych racjonalnych środków, aby zapobiec takiej sytuacji. Obecność saren na lotnisku stanowi okoliczność nadzwyczajną, której przewoźnik nie może uniknąć pomimo wszelkich racjonalnych środków. Z tych względów uznać należy, że skoro przewoźnik uzyskał informację, że działania zmierzające do usunięcia dzikiej zwierzyny z terenu lotniska potrwać co najmniej kilka tygodni, a nie miał on na to żadnego wpływu, gdyż zajmowały się tym władze lotniska, to dokonana przez niego zmiana w rozkładzie lotów, w następstwie której nastąpiło odwołanie lotów powinna być oceniona jako zaistnienie nadzwyczajnych okoliczności, o których mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004.

W realiach niniejszej sprawy nasuwa się wniosek, że obecność na terenie drogi lądowania ptactwa powietrznego jest całkowicie niezależna od przewoźnika lotniczego, a przeciwdziałanie takim sytuacjom należy nie do linii lotniczych, lecz do administracji portu lotniczego.

W innym judykacie NSA wskazał, że wykładnia art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 w okolicznościach konkretnej sprawy wymaga rozważenia, jakimi środkami prawnymi i faktycznymi dysponuje przewoźnik lotniczy, a następnie oceny, czy pozwały 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 (tak, wyrok NSA z dnia 02 grudnia 2011 roku, I OSK (...)). Należy dodać, że w tego typu sprawach powinno się ustalić, czy istotnie podjęto wszelkie racjonalne środki w celu uniknięcia usterki, co oznacza konieczność wyjaśnienia czy tę usterkę można było zlokalizować wcześniej, nie zaś dopiero tuż przed odlotem oraz czy ta usterka mogła być, przy uwzględnieniu norm technicznych i odpowiednich instrukcji eksploatacyjnych usunięta w terminie umożliwiającym wykonanie odwołanego lotu. Takie ustalenia są niezbędne w celu wykazania czy przewoźnik podjął wszelkie racjonalne środki mające na celu zabezpieczenie interesów pasażera (por. wyrok WSA Warszawa z dnia 10 marca 2008 r., (...) SA/Wa (...)).

W ocenie Sądu, mając na względzie powyższą definicję oraz wykładnię językową pojęcia „nadzwyczajnych okoliczności”, pozwany zdołał wykazać i przekonał Sąd, że opóźnienie lotu (...) było spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie mógł uniknąć, pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków. Przyczyna opóźnienia skarżonego lotu, spowodowana zderzeniem samolotu, który był przeznaczony do wykonania przewozu na trasie I.-W. podczas lotu bezpośrednio poprzedzającego lot (...) w toku lądowania z ptakiem i w konsekwencji konieczność dokonania przeglądu technicznego statku powietrznego, stanowi przyczynę zewnętrzną względem przewoźnika lotniczego i nie posiadał on racjonalnych środków, aby zapobiec takiej sytuacji. Zderzenie z ptakiem stanowi okoliczność nadzwyczajną, której przewoźnik nie mógł uniknąć pomimo wszelkich racjonalnych środków. Z tych względów uznać należy, że skoro przewoźnik uzyskał informację, że doszło do zderzenia z ptakiem i istnieje ryzyko awarii silnika nr 2, do którego dostał się ptak, konieczne jest przeprowadzenie przeglądu technicznego samolotu w celu zweryfikowania, czy skarżony lot może bezpiecznie się odbyć, a nie miał on na to żadnego wpływu, to opóźnienie wylotu o 14 godzin, koniecznych do przeprowadzenia przeglądu, powinna być oceniona

jako zaistnienie nadzwyczajnych okoliczności, o których mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004. Należy jeszcze raz podkreślić, że 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, gdyż 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.

Kolizji lądującego/startującego samolotu z ptakiem nie można w transporcie lotniczym wykluczyć, jednak nie są to zdarzenia częste, typowe, notoryjne. Nie sposób przewidzieć, czy, kiedy i gdzie oraz w jakiej fazie lotu taka kolizja wystąpi, a także jak rozległe spowoduje skutki (uszkodzenie, opóźnienie, zaburzenie struktury lotów w rotacji). W tym znaczeniu zdarzenie to mieści się w pojęciu „siły wyższej”. Przepisy Rozporządzenia wiążą jednak zwolnienie przewoźnika od odpowiedzialności z brakiem możliwości uniknięcia nadzwyczajnego zdarzenia, skutkującego opóźnieniem lotu, nie zaś brakiem możliwości jego przewidzenia. Ponad wszelką wątpliwość kolizji z ptakiem przewoźnik lotniczy nie mógł uniknąć.

W realiach sprawy niniejszej nasuwa się konstatacja, że pierwszym obowiązkiem przewoźnika lotniczego, jest zapewnić lot bezpieczny i dochować przewidzianych w tym celu procedur. Punktualność – choć z perspektywy pasażerów ważna – ustępuje miejsca względem bezpieczeństwa. Dopóki przewoźnik lotniczy jest w stanie przekonująco i racjonalnie uzasadnić, że powstałe opóźnienie zostało spowodowane wyłącznie i w całości potrzebą zapewnienia bezpieczeństwa pasażerom lotu, dopóty jest zwolniony od odpowiedzialności.

Z powyższych względów, powodztwa wszystkich trzech powodów podlegały oddaleniu w całości.

Powodowie są stroną przegrywającą sprawę, więc na podstawie art. 98 k.p.c., zgodnie z zasadą odpowiedzialności za wynik procesu, w myśl której strona przegrywająca sprawę obowiązana jest zwrócić przeciwnikowi na jego żądanie koszty niezbędne do celowego dochodzenia praw i celowej obrony (koszty procesu), winni zwrócić przeciwnikowi – pozwanemu 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 pozwanego 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 ustala konieczność wnoszenia wielu tej samej de facto treści pism (co pomniejszyło koszty materiałowe). 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 podwyższonego. Nie ma zatem żadnego racjonalnego powodu, aby założyć, że łączne wynagrodzenie pełnomocnika powodów w kwocie 1.800 zł (3 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 1.200 zł (3 x 400 zł). Opłata skarbowa od dokumentu pełnomocnictwa została natomiast uwzględniona w każdej z połączonych spraw, bo w każdej została rzeczywiście poniesiona.

W związku z tym Sąd zasądził od każdego z powodów na rzecz pozwanego kwotę po 417,00 zł. Na powyższą sumę złożyła się kwota 400 zł z tytułu zastępstwa procesowego przez pełnomocnika oraz kwota 17 zł z tytułu opłaty skarbowej od pełnomocnictwa.

Wobec powyższego orzeczono jak w sentencji wyroku.

(...)

(...)

(...)