

sygn. akt I C 3188/20

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

4 listopada 2021 roku

Sąd Rejonowy dla miasta stołecznego Warszawy w Warszawie w I Wydziale Cywilnym w składzie:

Przewodniczący: asesor sądowy M. J.

po rozpoznaniu na rozprawie 4 listopada 2021 roku w W.

przy udziale protokolanta Jacka Mostowskiego

sprawy z powództwa (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W.

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

o zapłatę

1. oddała powództwo;
2. zasądza od powódki na rzecz pozwanej 287 (dwieście osiemdziesiąt siedem) złotych tytułem zwrotu kosztów procesu.

UZASADNIENIE

I. Stanowiska stron

(...) sp. z o.o. z siedzibą w W. wniosła o zasądzenie od (...) S.A. z siedzibą w W. 250 euro z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od 5 października 2019 r. do dnia zapłaty oraz zwrotu kosztów procesu według norm przepisanych. Wskazała, że dochodzi (nabytego w drodze cesji) zryczałtowanego odszkodowania za odwołanie lotu na podstawie rozporządzenia nr 261/2004 (pozew k. 2-5).

Pozwana wniosła o oddalenie powództwa i zasądzenie od powódki zwrotu kosztów procesu według norm przepisanych. Powołała się na wystąpienie nadzwyczajnej okoliczności, której nie można było uniknąć mimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków tj. przekroczenia prędkości na poprzednim rejsie w rotacji (sprzeciw od nakazu zapłaty k. 40-41). Wskazała też, że Sąd Okręgowy w Warszawie wyrokiem z 21 października 2021 r., V Ca 1515/21 oddalił apelację powoda w sprawie dotyczącej tego samego rejsu, z kolei wyrokiem z 4 listopada 2021 r., V Ca 1825/21 zmienił zaskarżony wyrok, oddalając powództwo w analogicznej jak niniejsza sprawa (e-protokół rozprawy z 4 listopada 2021 r., 00:01:19-00:05:08, protokół skrócony k. 85).

II. Ustalenia faktyczne

B. G. miała potwierdzoną rezerwację na obsługiwany przez pozwaną lot łączony na trasie G. – W. – B. ((...)) 12 czerwca 2019 r. Składał się on z rejsu (...) planowanego w godzinach 14.55-15.55 oraz rejsu (...) planowanego w godzinach 17.30-19.15 (bezsporne, ponadto wydruk z systemu rezerwacyjnego k. 47, karty pokładowe k. 17-18). Odległość między lotniskiem w Z. a lotniskiem w N. mierzona po ortodromie wynosi niecałe 650 km (bezsporne, nadto wiedza powszechnie dostępna).

B. G. stawiała się na odprawę w G., jednakże lot z G. do W. został odwołany (bezsporne, nadto wydruk z hubinfo k. 53). Pozwana zapewniła B. G. zmianę planu podróży, z czego ta skorzystała. Nowy plan podróży miał trasę G. – F. – B. odbywaną tego samego dnia (12 czerwca 2019 r.) i obejmował obsługiwane przez L. rejsy (...) planowany w godzinach

18.35-20.15 oraz (...) planowany w godzinach 21.20-22.35 (bezsporne, nadto wydruk z systemu rezerwacyjnego k. 47v, karty pokładowe k. 19). B. G. zgodnie ze zmienionym planem podróży miała zatem przybyć do B. z opóźnieniem 3 godziny 20 minut.

Przyczyną odwołania rejsu (...) (a także poprzedzającego go rejsu (...)) były niespodziewane i niemożliwe do przewidzenia (niezwiązane z chmurami CB, niewynikające z obranej trasy lotu i występujących prądów strumieniowych) silne turbulencje, w które wpadł samolot Embraer (...) o numerach (...) podczas wykonywania bezpośrednio poprzedzającego odwołane rejsy lotu (...). Doprowadziło to do przekroczenia, mimo podejmowanych przez kapitana środków zaradczych, prędkości maksymalnej (tzw. V.) przez samolot na kilka sekund. Ponieważ przekroczenie było nieznaczne i trwało krótko, zgodnie z dyrektywą (...)05-50-06 nie była konieczna akcja przeglądowa, jednakże konieczna była uprzednia, przed dopuszczeniem samolotu do dalszej służby, analiza parametrów tego przekroczenia pod kątem 3 warunków określonych dyrektywą oraz przegląd techniczny przez certyfikowanego mechanika. Samolot do godziny 13.00 (...) przechodził procedury związane ze zdarzeniem lotniczym i dopiero o 13.00 (...) (czyli o 15.00 czasu lokalnego) został przywrócony do służby (bezsporne, nadto raport końcowy z badania zdarzenia lotniczego k. 54-55, A. T. Report k. 56, D. O. Report k. 50-51).

Z powyższych względów nie mógł, skoro dopiero o 15.00 czasu lokalnego w W. był przywrócony do służby, wykonać planowo rejsu (...), który miał wystartować o 14.55 i to z G.. Przygotowanie samolotu do lotu (zatankowanie, uzyskanie slotu lotniskowego) trwałoby co najmniej 20 minut, ponadto lot (...) trwa godzinę. Następnie musiałaby mieć miejsce 40-minutowa rotacja na lotnisku w G., zatem dopiero o 17.00 samolot (...) mógłby wystartować z G., a w konsekwencji o 18.00 wylądować w W., podczas gdy o 17.30 starował lot (...), którym B. G. miała kontynuować podróż do B. (jej miejsca docelowego). Z kolei minimalny czas na przesiadkę na lotnisku C. wynosi 40 minut, tak więc żeby zdążyć się przesiąść, powódka musiałaby być w W. najpóźniej o 16.50, co – jak widać – nie było wykonalne (brakowało co najmniej 1 godziny 10 minut).

Pozwana nie dysponowała sprawnymi samolotami, które mogłyby wykonać lot (bezsporne, nadto wydruk z systemu N. k. 46-49, D. O. Report k. 50-52).

Powódka umową cesji z 11 lutego 2020 r. nabyła od B. G. roszczenia przysługujące B. G. w związku z nieprawidłowym wykonaniem umowy przewozu dotyczącej lotu (...) z 12 czerwca 2019 r. (cesja k. 12-13).

III. Ocena dowodów

Zgromadzone dowody z dokumentów nie budziły wątpliwości sądu. Wysuwane przez pozwaną zarzuty o tym, jakoby dokumentacja lotnicza przedstawiona przez pozwaną (co istotne, przewoźnika lotniczego podlegającego ścisłemu nadzorowi) była niewiarygodna. Nie stanowi wystarczającego argumentu uzasadniającego taki zarzut, że to pozwana jest jej twórcą. Podkreślenia wymaga bowiem, że jest to dokumentacja tworzona nie na potrzeby niniejszego postępowania, tylko wymagana niezależnymi od postępowań na gruncie rozporządzenia nr 261/2004 procedurami. Sprawy o odszkodowaniu z rozporządzenia nr 261/2004 są z punktu widzenia przewoźników na tyle błahe, że brak jakichkolwiek racjonalnych podstaw do wysuwania niepopartych faktami hipotez o fałszowaniu przez przewoźników własnej dokumentacji. Co istotne, w lotnictwie wszystkie dokumenty oparte są na wspólnych źródłach. Przykładowo informacje pozyskiwane z (...) pochodzą z danych zgłaszanych przez przewoźników lotniczych i agentów handlingowych, podobnie jak dane w systemie hubinfo pochodzą ze zgłoszeń agentów handlingowych. Co więcej, na gruncie niniejszej sprawy, skoro przegląd był dokonywany przez (...) (zgodnie z dyrektywą nie było bowiem konieczności odsyłania silnika do producenta), nie ma siłą rzeczy możliwości uzyskania innej dokumentacji tego przeglądu, skoro robił go podmiot zależny od pozwanej. Z kolei brak podpisu na raporcie z badania zdarzenia lotniczego wynika ze sposobu sporządzania takiej dokumentacji w przedsiębiorstwie pozwanej tj. z tego, że nie istnieją „podpisane egzemplarze”, bo raporty te są sporządzane elektronicznie.

IV. Ocena prawna

Powództwo nie zasługiwało na uwzględnienie.

Wprawdzie co do zasady za odwołanie lotu należy się odszkodowanie (a zmiana planu podróży stanowi w świetle rozporządzenia odwołanie lotu), jednakże zgodnie z art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 obsługujący przewoźnik lotniczy nie jest zobowiązany do wypłaty rekompensaty, jeżeli może dowieść, że odwołanie jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków. W ocenie sądu pozwana skutecznie wykazała wszystkie wynikające z ww. przepisu przesłanki, które łącznie zwalniają ją z obowiązku wypłaty zryczałtowanego odszkodowania.

Turbulencje, których nie da się przewidzieć i które skutkują przekroczeniem przez samolot maksymalnej prędkości niewątpliwie stanowią okoliczności nadzwyczajne, których nie da się uniknąć. Powódka wprawdzie trafnie przytacza, cytując wiążące orzecznictwo (...), kryteria, w świetle których ocenia się nadzwyczajność zdarzenia, jednakże niewłaściwie stosuje je do zdarzenia w postaci tego rodzaju turbulencji.

Wskazać bowiem należy, że sąd w pełni podziela przytaczane przez powódkę poglądy (oparte na wiążącym orzecznictwie (...)), że okoliczność nadzwyczajną stanowi zdarzenie, które nie poddaje się skutecznej kontroli przewoźnika ze względu na swój charakter lub źródło. W istocie nieprzewidywalne (niewynikające z obserwowanych chmur CB czy prądów strumieniowych) turbulencje nie poddają się żadnej kontroli przewoźników. Gdyby się poddawały, z całą pewnością nie pozwalałyby na narażanie swoich maszyn na niebezpieczeństwo kosztownych usterek, które turbulencja może wywołać.

Turbulencje nie są też „nierozzerwalnie związane z systemem funkcjonowania statku powietrznego” – są one bowiem zupełnie niezależne w ogóle od istnienia statków powietrznych.

Wreszcie, powódka popełnia ten błąd, jaki wiele sądów popełniało latami, wydając nieprawidłowe wyroki zasądzające od przewoźników nienależne z punktu widzenia należycie (czyli zgodnie z wiążącym orzecznictwem (...)) wykładanego prawa unijnego odszkodowania – w przypadkach opóźnienia wywołanego zderzeniem samolotu z ptakiem. Aprobowane bywały bowiem forsowane przez pełnomocników pasażerów i firmy windykacyjne poglądy, jakoby zderzenia samolotów z ptakami, skoro zdarzają się każdego dnia, to stanowiły zwyczajne zdarzenie wpisujące się w normalną działalność przewoźnika – rozumianą na sposób potoczny, czyli utożsamiającą to autonomiczne pojęcie prawa UE, które wymaga wykładni w świetle celu, funkcji, genezy i całego systemu prawnego, z potocznym, opartym na statystyce, rozumieniem „nadzwyczajności” i „normalności”.

Ten sposób rozumowania został explicite odrzucony przez (...) w wiążącym każdy sąd każdego państwa członkowskiego wyroku C-315/15. (...) przesądził w tym orzeczeniu, że oceniając nadzwyczajność zdarzenia, chybione jest odwoływanie się do tego, że dane zdarzenie regularnie się powtarza. Kluczowe jest natomiast, że przewoźnik nie może nad nim panować i że jest w stosunku do niego zupełnie zewnętrzne, nieprzewidywalne i takie, którego ryzykiem przewoźników obciążać nie można. Z tego też względu, mimo że samoloty regularnie zderzają się z ptakami (jeszcze częściej niż wpadają w nieprzewidywalne i powodujące przekroczenie maksymalnej prędkości turbulencje), to ponieważ ptaki nie poddają się, realnie rzecz biorąc, kontroli przewoźników, to przewoźnicy nie są obciążeni ryzykiem wystąpienia opóźnień wywołanych zderzeniem samolotów z ptakami.

Co istotne, z tego punktu widzenia turbulencje są jeszcze bardziej nieprzewidywalne i jeszcze trudniej nad nimi panować, bowiem nie można ich – tak jak w teorii ptaków – odstraszać. Nie można też ich – jeśli są turbulencjami niewynikającymi z występowania chmur CB albo prądów strumieniowych, przewidzieć i tym samym uniknąć.

Powódka usiłuje sprowadzić turbulencje do niekorzystnej pogody. Rzecz jednak w tym, że niekorzystna pogoda typu silny wiatr nie jest zjawiskiem nagłym, stwarzającym niebezpieczeństwo uszkodzenia maszyny i tym samym konieczność jej przeglądu – a jedynie skutkuje przedłużeniem czasu trwania operacji lotniczej czy zwiększeniem zużycia paliwa. Z niekorzystnej pogody nie sporządza się też raportów z badania zdarzenia lotniczego. W przeciwieństwie do przywoływanego przez powódkę przykładu ujemnych temperatur w zimę, które są zupełnie

przewidywalne i są sposoby na uniknięcie ich negatywnych skutków (lodzenia), zupełnie inaczej jest w razie turbulencji tego rodzaju, jakie zaistniały w niniejszej sprawie.

Podsumowując tę część wyводу, w świetle prawidłowo wykładanego, czyli zgodnie z orzecznictwem (...), art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004, nieprzewidywalne turbulencje skutkujące przekroczeniem prędkości maksymalnej przez samolot, podobnie jak zderzenia samolotów z ptakami, stanowią okoliczności nadzwyczajne. Z oczywistych względów (...) nie jest w stanie rozwiązywać każdego pojedynczego, występującego w praktyce stosowania prawa kazusu, nie wydał zatem dotychczas wyroku odnoszącego się bezpośrednio akurat do turbulencji. Jest to jednak okoliczność tak podobna (z punktu widzenia cech relewantnych decydujących w świetle orzecznictwa (...) o ocenie danego zdarzenia jako nadzwyczajnego), że podzielenie poglądu powódki, że turbulencje, jakie miały miejsce na samolocie (...) 12 czerwca 2019 r. nie są nadzwyczajnym zdarzeniem, byłoby brnięciem w ślepią, na szczęście zamkniętą definitywnie przez (...) wyrokiem C-315/15, ścieżkę.

Konieczne jest w tym miejscu zaakcentowanie, że stosowanie prawa unijnego (a taki charakter ma niewątpliwie rozporządzenie nr 261/2004) różni się zasadniczo od stosowania prawa krajowego. O ile bowiem stosowanie prawa krajowego oparte jest na paradygmacie prawa stanowionego, w świetle którego źródłem prawa są przepisy, a nigdy orzeczenia, które mogą stanowić jedynie opinie, cenne aczkolwiek niewiążące niezależnych sądów, o tyle w przypadku prawa unijnego mamy do czynienia z wyodrębnieniem wykładni tego prawa i powierzeniem jej Trybunałowi Sprawiedliwości Unii Europejskiej z pozostawieniem sądom krajowym stosowania prawa (wyłożonego przez (...)) w okolicznościach faktycznych konkretnej rozpoznawanej sprawy. Istotą bowiem prawa unijnego jest jego jednolity charakter na całym wspólnym rynku. Żeby uniknąć nadmiernej długości wyводу, dość wskazać, na przykładzie niniejszej sprawy, że zaprzeczeniem istoty prawa unijnego (jednolitego) byłaby sytuacja, gdyby w zależności od wytoczenia niniejszego powództwa przed sądem polskim czy niemieckim (a takie sądy wchodziły w grę w przypadku powódki) – prawo to byłoby w inny sposób rozumiane. Celem jednolitej regulacji co do odpowiedzialności przewoźników za opóźnienia i odwołania lotów jest zapewnienie równego traktowania wszystkim unijnym pasażerom, niezależnie od tego, z usług jakiego z sądów korzystają, a także równego traktowania linii lotniczych, tak żeby mogły prowadzić uczciwą, niezachwianą rozbieżnościami na gruncie wykładni prawa, konkurencję – co byłoby niemożliwe, gdyby przykładowo sądy polskie, co do zasady rozpoznające sprawy przeciwko polskim przewoźnikom przyjmowały bardziej restrykcyjną wykładnię niż sądy niemieckie rozpoznające co do zasady sprawy przeciwko niemieckim przewoźnikom.

Do rozważenia pozostało, czy nad skutkami turbulencji pozwana mogła zapanować, tak żeby uniknąć odwołania lotu B. G., względnie żeby zapewnić jej lepszy alternatywny plan podróży.

W ocenie sądu pozwana nie była w stanie, biorąc pod uwagę racjonalne działania i dostępne jej środki, doprowadzić do sytuacji, żeby B. G. została mniej dotknięta skutkami tego nieszczęśliwego wypadku.

Po pierwsze, pozwana nie mogła uniknąć sprawdzenia maszyny przed dopuszczeniem do dalszej służby. Nie jest to pomysł pozwanej linii lotniczej, tylko obowiązujące w lotnictwie procedury. Pozwana jako profesjonalny przewoźnik nie może (tak jak mogłaby to uczynić głowa rodziny przy rodzinnej podróży samochodowej) „zaryzykować”, że „raczej nic się złego nie stanie” – obowiązują ją bowiem sformalizowane procedury i obciąża odpowiedzialność za dziesiątki pasażerów na pokładzie, załogę, a również za bezpieczeństwo innych statków w przestrzeni powietrznej oraz osób znajdujących się na lotniskach, względnie miejscach, gdzie niesprawna maszyna musiałaby awaryjnie lądować. Pasażerowie, którzy korzystają z lotnictwa, muszą się z tym liczyć. Podkreślenia wymaga, że – jak to wielokrotnie wyjaśniał (...) celem rozporządzenia nie jest zagwarantowanie punktualności rejsów „za wszelką cenę”, bowiem nadrzędną wartością w lotnictwie jest bezpieczeństwo. Nieuprawniona jest taka wykładnia rozporządzenia nr 261/2004, w świetle której przewoźnik odpowiadałby za racjonalne środki mające na celu zapewnienie bezpieczeństwa lotu. Byłoby to zaprzeczenie deklarowanego w motywie 1. rozporządzenia „wysokiego poziomu ochrony pasażerów” – gdyby chronić ich czas kosztem ich życia. Tymczasem samolot po przekroczeniu maksymalnej prędkości wskutek turbulencji może być uszkodzony, a uszkodzenie to w razie nieprzeprowadzenia przeglądu mogłoby się ujawnić już po wzbiciu się w powietrze, uniemożliwiając bezpieczny lot czy lądowanie.

Po drugie, gdyby pozwana nie odwołała rejsów (...) i (...), nie byłoby to korzystniejsze z punktu widzenia B. G., a to ten punkt widzenia jest relewantny przy ocenie niniejszego powództwa, bo to odwołanie jej rejsu jest przedmiotem niniejszego postępowania (kwestia innych pasażerów i możliwości zapewnienia im lepszej podróży jest irrelewantna). B. G. miała bowiem zaplanowany kolejny odcinek podróży do B. w postaci rejsu (...) startującego o 17.30 czasu lokalnego z W.. Biorąc pod uwagę, że minimalny czas na przesiadkę na lotnisku C. to 40 minut, musiałaby być na tym lotnisku najpóźniej o 16.50. Było to niemożliwe (co przedstawiono we wcześniejszej części uzasadnienia). B. G. mogłaby przylecieć do W. już po wylocie samolotu do B., co byłoby dla niej sytuacją dalece mniej korzystną niż skorzystanie z zapewnionego przez pozwaną lotu łączonego liniami L., wskutek czego mogła przybyć do miejsca docelowego jeszcze tego samego dnia, z opóźnieniem zaledwie 3 godziny 20 minut, a więc nieznacznie przekraczającym pułap opóźnienia, który (...) uznaje za próg niedogodności uprawniający w ogóle (wszak przy braku wystąpienia nadzwyczajnych okoliczności) do rekompensaty.

Zapewnienie przez pozwaną lotu alternatywnego konkurencyjnymi liniami lotniczymi świadczy o tym, że pozwana – tak jak wymaga od niej wysoki standard narzucony prawem unijnym – nie szczędziła środków, tylko dołożyła wszelkich starań, żeby zminimalizować niedogodności, jakie wywołało dla pasażera niefortunne zderzenie lotnicze. Zaakcentowania wymaga, że powódka miała zaplanowany rejs z G. do B., a na nie najczęściej obsługiwanej trasie, co więcej, w drugiej połowie dnia. Jednakże mimo to pozwana, wykorzystując dostępne sobie możliwości logistyczne, zadbała nie tylko o sam możliwie najszybszy czas dotarcia pasażera do miejsca docelowego, ale również o komfort podróży, który wyraża się w tym, że musiała się ona tylko raz przesiąść, na bezpiecznym, nowoczesnym, dobrze zaopatrzonym lotnisku we F., a czas przesiadki był krótki, wynosząc 1 godzinę 5 minut. Nie można też pominąć, że pozwana miała bardzo mało czasu na organizację zmienionego planu podróży, bo incydent miał miejsce niecałe 2 godziny przed planowanym wylotem. Nie można zatem mówić o wytkniętej trafnie w orzecznictwie (...) sytuacji, gdzie to przewoźnik, celem oszczędności, zaoferował pasażerowi swój rejs kolejnego dnia tj. wybrał najprostszą dla siebie, niewymagającą ponoszenia dodatkowych kosztów ani trudu logistycznego czy koordynacyjnego opcję. W niniejszej sprawie pozwana dołożyła wszelkiej staranności, jakiej można było od niej oczekiwać.

Odnosząc się z kolei do twierdzenia powódki, że pozwana powinna ponieść konsekwencje stosowania systemu rotacyjnego wykorzystania samolotów i w związku z tym nie można turbulencją na wcześniejszym rejsie w rotacji usprawiedliwiać opóźnienia kolejnego rejsu, stanowisko takie – podobnie jak wyżej omówione stanowisko kwestionujące zderzenie z ptakiem jako nadzwyczajną okoliczność – jest niezasadne w świetle prawa unijnego rozumianego tak, jak wiążąco wykląda je (...) (m.in. wyroki C-74/19, C-826/19). Trybunał wyraźnie wskazał, że rozporządzenie nr 261/2004 oparte jest na wyważeniu interesów pasażerów i przewoźników lotniczych. Wyważenie to oznacza uwzględnienie przy wykładni przepisów rozporządzenia m.in. sposobu eksploatacji statków powietrznych przez przewoźników. Tymczasem stanowisko strony powodowej stanowi zaprzeczenie powyższego – opiera się bowiem implicite na założeniu, że obowiązuje bezwzględny prymat interesu pasażera, i to temu interesowi podporządkowany ma być sposób eksploatacji samolotów.

Stanowisko takie jest nie tylko sprzeczne z aktualnym wiążącym wszystkie sądy orzecznictwem (...), ale ponadto nierealistyczne, oznaczałoby bowiem, gdyby konsekwentnie chcieć je zastosować, że przewoźnicy powinni utrzymywać podwójną flotę. Do notoriów należy fakt, że miesięczny koszt utrzymania samolotu to pieniądze rzędu milionów złotych. Co istotne, orzecznictwo oparte na takim stanowisku szkodziłoby interesom ogółu pasażerów, którzy są zainteresowani tanimi połączeniami, które przy narzuceniu przewoźnikom takich nierealnych standardów, byłyby niemożliwe do zaoferowania. Przede wszystkim jednak lotnictwo rządzi się swoimi prawami, innymi niż inne gałęzie transportu, w związku z czym wyważenie interesów przewoźników i pasażerów sprowadza się w gruncie rzeczy do tego, żeby umożliwić przewoźnikom wykonywanie swojej działalności w świetle tych prawideł, a sankcjonować występujące w ich działalności nieprawidłowości (np. stosowanie wadliwych maszyn, oszczędzanie na przeglądach), i żeby te dwa źródła pewnych dotyczących pasażerów niedogodności ściśle od siebie odróżniać. Tym samym wykluczone jest „ustawianie działalności przewoźników” pod jakieś nierealistyczne postulaty, tylko z tego powodu, że gdyby je uwzględnić, to szansa na opóźnienie rejsu pasażera by się zmniejszyła – bez liczenia się z kosztami po stronie przewoźnika i bez uwzględnienia ogólnego interesu pasażerów, wyrażającego się w powszechnej dostępności tanich

połączeń dla każdego. Wyważenie, które ostatnio zaakcentował (...), jest jedynym prawidłowym sposobem wykładni analizowanego rozporządzenia w ogólności – nie powinna bowiem budzić niczyich wątpliwości konstatacja, że zarówno lotnictwo, w którym loty są masowo opóźnione, jak i lotnictwo, w którym przewoźnicy lekceważą procedury bezpieczeństwa, jak i lotnictwo, w którym bilety kosztują wielokrotność obecnych cen – jest z punktu widzenia pasażerów, których interesy chroni prawo Unii Europejskiej, lotnictwem gorszym niż lotnictwo, które obecnie (m.in. dzięki prawodawstwu UE) z powodzeniem funkcjonuje.

Przykładając powyższe do argumentacji powódki, stwierdzić należy, że pozwana ma prawo prowadzić działalność lotniczą w oparciu o powszechnie przyjęty system rotacyjny i nie ma obowiązku planować harmonogramu wykorzystania samolotu z uwzględnieniem potrzeby usprawnienia samolotu, gdyby doszło do zjawisk nadzwyczajnych, w szczególności do turbulencji. Pozwana ma tak zaplanować ten harmonogram, żeby przy nienastąpieniu nadzwyczajnych okoliczności nie były generowane „duże opóźnienia” (jest to pojęcie wprost z tekstu rozporządzenia) dla pasażerów kolejnych rejsów w rotacji. Nie przez przypadek w świetle rozporządzenia kompensowane jest pasażerom jedynie duże opóźnienia. Oznacza to bowiem, że opóźnienie krótkie, błahę jest w świetle tego rozporządzenia pomijalne. Jest to kolejny dowód wyważenia interesów pasażerów i przewoźników przez prawodawcę unijnego, który zdaje sobie sprawę z realiów lotnictwa i tego, że drobne opóźnienia są w tej działalności nieuniknione (nawet przy braku nadzwyczajnych okoliczności), i nie można wymagać od przewoźników takiego przeorganizowania swoich przedsiębiorstw, żeby nastawione były na bezwzględne unikanie wszelkich, nawet najdrobniejszych opóźnień rejsów, kosztem wszystkich innych wartości (w tym oferowania tanich, bezpiecznych połączeń). Już pobieżna analiza załączonego do sprzeciwu przez pozwaną wydruku z systemu N. (k. 47-49) jednoznacznie dowodzi, że stosowany przez pozwaną system sprawdza się bardzo dobrze i nie zmienia tego wynikająca z nadzwyczajnej okoliczności (turbulencji) nieregularność, której teoretycznie dałoby się uniknąć, gdyby pozwana planowała parogodzinne przerwy między kolejnymi rejsami statku powietrznego, i tym samym eksploatowała go dwukrotnie mniej intensywnie.

Co warte podkreślenia, nadzwyczajne okoliczności znacznie się od siebie różnią, w tym m.in. czasem niezbędnym na usunięcie ich skutków. Nawet zderzenia z ptakami w zależności zarówno od miejsca tego incydentu (dostępności mechaników) jak i od charakteru wywołanych tym zderzeniem uszkodzeń, mogą generować przerwę w eksploatacji maszyny od godziny do kilku godzin. Gdyby chcieć za wszelką cenę uchronić pasażerów przed opóźnieniami, nawet używanie samolotu na jednej rejsie dziennie mogłoby nie być wystarczające (tu wskazać można chociażby na powszechnie znane problemy z silnikami RR T. 1000). Nie ma żadnych podstaw, żeby arbitralnie przyjąć, że przewoźnik, żeby nie być pozbawiony prawa do powoływania się na nadzwyczajną okoliczność, musi przedłużyć przerwy między realizowanymi daną maszyną rejsami, na przykład dwukrotnie względem czasu, który gdy nie mają miejsca nadzwyczajne okoliczności, jest całkowicie wystarczający. Zawsze wówczas, gdy mimo to opóźni się lot, inny pasażer mógłby stwierdzić, że przerwa powinna stanowić trzykrotność albo czterokrotność przerwy wystarczającej w normalnych okolicznościach.

W ocenie sądu od pozwanej należałoby wymagać uwzględnienia przerwy na usprawnienie samolotu, ale tylko wtedy, gdyby turbulencja i przekroczenie prędkości maksymalnej były do przewidzenia. Uprzedzając ewentualne zarzuty – to że turbulencje skutkujące przekroczeniem prędkości maksymalnej, podobnie jak zderzenia z ptakami zdarzają się co jakiś czas, nie oznacza, że można je przewidzieć. Właśnie na tym polega „nadzwyczajność” zdarzenia (tak jak jest ona rozumiana w orzecznictwie (...)), że nie da się tego zdarzenia przewidzieć, ergo, nie można wymagać od przewoźnika jego planowania.

Odnosząc się do podkreślanego przez (...) wymogu, żeby występował bezpośredni związek między rejssem, na którym doszło do nadzwyczajnego zdarzenia, a rejssem opóźnionym, związek ten na gruncie niniejszej sprawy nie może być kwestionowany. Maszyna miała zaplanowaną rotację (...), wpadła w nieprzewidywalne turbulencje skutkujące przekroczeniem prędkości maksymalnej na odcinku (...), musiała zatem przejść w W. wymagane procedury, co zaburzyło kolejne odcinki rotacji tj. (...). Innymi słowy, bezpośrednim skutkiem turbulencji było podjęcie wobec samolotu (...) procedur technicznych, bezpośrednim skutkiem trwania tych procedur – niemożność startu o czasie rejsu (...), a z kolei bezpośrednim skutkiem tego – niemożność odbycia o czasie rejsu (...). Nie wystąpił żaden

czynnik, który przerywałby mający miejsce związek przyczynowy. Nie ulega wątpliwości, że to właśnie z tego powodu (wywołanej turbulencją koniecznością wyłączenia z użycia maszyny do czasu zakończenia procedur) kolejne 2 odcinki rotacji zostały dotknięte nieregularnością. Gdyby nie zderzenie, nieregularność taka nie miałaby miejsca.

Podkreślenia wymaga, że (...) rozstrzygał już problem, czy możliwość powoływania się na nadzwyczajne zdarzenia na poprzednich, jednak nie bezpośrednio poprzedzających odcinkach rotacji, skutkuje zwolnieniem przewoźnika z odpowiedzialności – i w wyroku C-826/19 jednoznacznie odpowiedział, że mogą być to wcześniejsze odcinki rotacji, byle występował niezerwany związek przyczynowy.

Z powyższych względów powództwo podlegało oddaleniu.

V. Koszty procesu

Powódka jako przegrywająca obowiązana jest zwrócić pozwanej poniesione koszty procesu. Złożyły się na nie: wynagrodzenia adwokata wg stawki z § 2 pkt 2 rozporządzenia o opłatach za czynności adwokackie (270 zł) i opłata skarbowej od złożonego dokumentu pełnomocnictwa (17 zł).

Z.ądzenia:

- odnotować uzasadnienie;
- odpis wyroku z uzasadnieniem doręczyć pełnomocnikowi powódki adw. Szczygieł przez umieszczenie w portalu informacyjnym.

W., 30 listopada 2021 roku asesor sądowy M. J.