

Sygn. akt II Ca 2421/16

# WYROK

## W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 22 grudnia 2016 r.

Sąd Okręgowy w Krakowie Wydział II Cywilny Odwoławczy w następującym składzie:

Przewodniczący:	SSO Anna Nowak
-----------------	----------------

po rozpoznaniu w dniu 22 grudnia 2016 r. w Krakowie

na posiedzeniu niejawnym

sprawy z powództwa M. F.

przeciwko D. L. A. w K. reprezentowanej przez (...) Spółkę Akcyjną Oddział w Polsce

o zapłatę

na skutek apelacji powoda od wyroku Sądu Rejonowego dla Krakowa – Krowodrzy w Krakowie z dnia 9 sierpnia 2016 r., sygnatura akt I C 1137/16/K

1. oddala apelację;

2. zasądza od powoda na rzecz strony pozwanej kwotę 180 (sto osiemdziesiąt) złotych tytułem zwrotu kosztów procesu.

SSO Anna Nowak

## UZASADNIENIE

**wyroku z dnia 22 grudnia 2016 r.**

Niniejsza sprawa była rozpoznana przez Sąd Rejonowy w postępowaniu uproszczonym. Również Sąd Okręgowy jako Sąd II instancji rozpoznał sprawę w postępowaniu uproszczonym.

Sąd Odwoławczy nie prowadził postępowania dowodowego, zatem na zasadzie art. 505<sup>13</sup> § 2 k.p.c. uzasadnienie wyroku obejmować będzie jedynie wyjaśnienie podstawy prawnej rozstrzygnięcia z przytoczeniem przepisów prawa.

**Sąd Okręgowy zważył, co następuje.**

Apelacja okazała się bezzasadna.

Sąd Okręgowy w pierwszej kolejności zauważa, że fakty, które mają znaczenie dla rozpoznania sprawy, pomiędzy stronami nie były w istocie w toku postępowania przed Sądem pierwszej instancji sporne. Powód już w pozwie przyznał, że przyczyną odwołania jego lotu z M. do K., który miał się odbyć w dniu 11 listopada 2015 roku, był trwający od 6 listopada do 13 listopada (...) roku strajk personelu pokładowego zorganizowany przez związek zawodowy (...). Powód nie kwestionował wskazywanych przez stronę pozwaną danych, z których wynika, że łącznie w ciągu siedmiu dni strajku odwołanych zostało 4 804 lotów, co stanowi 44,4 % wszystkich zaplanowanych lotów i co dotknęło 574 908 pasażerów tj. 47,6 % wszystkich pasażerów, którzy mieli zaplanowane loty w tym terminie. W pierwszym dniu strajku tj. w piątek 6 listopada 2015 roku odwołano 290 lotów, co dotknęło 37 500 pasażerów. W dniu 12

listopada (...) roku tj. w dniu, w którym doszło do odwołania lotu powoda, odwołanych zostało 940 lotów (na 1370 zaplanowanych), co dotknęło ponad 107 000 pasażerów. Powód nie kwestionował również tego, że strona pozwana przed rozpoczęciem strajku prowadziła negocjacje ze związkiem zawodowym (...) i że 2 listopada (...) roku zgodziła się na realizację postulatów tego związku w zakresie świadczeń emerytalnych oraz tymczasowych świadczeń emerytalnych dla członków personelu pokładowego L. i że zgodziła się również zapewnić wypłacane przez pracodawcę świadczenie emerytalne dla członków personelu pokładowego, które odpowiada podobnym świadczeniom przysługującym w innych spółkach (...). Nie kwestionował tego, że w dniu 5 listopada (...) roku L. zgodziła się na wyrównanie każdemu pracownikowi, zaprzestającemu pracy zarobkowej przed osiągnięciem ustawowego wieku emerytalnego, wynikającego z tego obniżenia świadczenia emerytalnego przysługującego od państwa, jak również tego, że średnie roczne wynagrodzenie członka personelu kabinowego zatrudnionego w pełnym wymiarze czasu pracy wynosi 50 000 euro, a najwyższe zarobki sięgają rzędu 80 000 euro.

W tych okolicznościach argumentacja powoda opierała się na kwestionowaniu stanowiska Sądu Rejonowego o tym, że strajk personelu pokładowego należy kwalifikować jako nadzwyczajna okoliczność w rozumieniu ww. rozporządzenia, a także że strona pozwana wykazała podjęcie wszelkich racjonalnych środków w celu uniknięcia nadzwyczajnych okoliczności. W toku niniejszego postępowania nie kwestionował powód ponadto tego, że związek zawodowy (...) informował stronę pozwaną o decyzji wszczęcia strajku, w tym o jego rozmiarze w ostatniej chwili w każdym dniu, w szczególności zaś tego, że w dniu 6 listopada (...) roku (data wszczęcia strajku) strona pozwana o godzinie 7:17 nie dysponowała jeszcze informacjami na temat samego strajku i jego rozmiarów. Okoliczności te wynikały z przedstawionej przez stronę pozwaną korespondencji email (k. 75 – 77). Wreszcie powód nie kwestionował również i tego, że w ramach czynności zmierzających do zminimalizowania skutków strajku strona pozwana wydłużyła godziny pracy pracowników obsługujących pasażerów, zapewniła pasażerom możliwość zmiany rezerwacji na loty alternatywne lub możliwość uzyskania zwrotu kosztów biletów, zawarła tzw. (...) z 40 liniami lotniczymi, dzięki którym mogła zapewnić pasażerom skierowanie na loty alternatywne, obsługiwane przez inne linie lotnicze, a także wydała pasażerom 14 943 vouchery kolejowe oraz zapewniła zakwaterowanie w hotelach – 1 799 zarezerwowanych pokoi. Wśród pasażerów, którym zaoferowano alternatywne świadczenia znajduje się powód, który wybrał pełną refundację kosztów przelotu, co także pozostaje poza sporem.

Zgodnie z art. 227 k.p.c. przedmiotem dowodu są fakty mające dla rozstrzygnięcia sprawy istotne znaczenie. Nie wymagają dowodu fakty przyznane w toku postępowania przez stronę przeciwną, jeżeli przyznanie nie budzi wątpliwości (art. 229 k.p.c.). Stosownie natomiast do treści art. 230 k.p.c., gdy strona nie wypowie się co do twierdzeń strony przeciwnej o faktach, sąd, mając na uwadze wyniki całej rozprawy, może fakty te uznać za przyznane.

Mając na względzie przyznanie wprost przyczyny odwołania lotu, długości strajku i jego rozmiaru oraz niezaprzeczenie przez powoda pozostałym ww. faktom powoływanym przez stronę pozwaną, za bezzasadny należało uznać zarzut naruszenia przez Sąd Rejonowy art. 233 § 1 k.p.c. Z treści apelacji skarżącego nie wynika zresztą, aby kwestionował on ocenę dowodów przeprowadzoną przez Sąd I instancji. W rzeczywistości zarzut ten zmierzał do zakwestionowania oceny prawnej ustalonych w sprawie okoliczności. W tej sytuacji nie ma żadnych podstaw do przyjęcia, że Sąd Rejonowy naruszył dyrektywy zawarte w art. 233 § 1 k.p.c. i w konsekwencji Sąd Okręgowy podziela ustalenia faktyczne Sądu I instancji i przyjmuje je za własne, czyniąc je podstawą rozstrzygnięcia apelacyjnego.

Przechodząc do oceny zarzutu naruszenie przepisów prawa materialnego wskazać należy, że spór w niniejszej sprawie dotyczy nie tyle sfery faktów, ale tego, czy okoliczności wynikające z faktów przedstawionych przez stronę pozwaną mogą wyłączać jej odpowiedzialność za odwołany lot w oparciu o art. 5 ust. 3 w zw. z motywem 14 preambuły 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, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (Dz.U.U.E.L.2004.46.1, Dz.U.U.E-sp.07-8-10). Zarzuty powoda, iż strona pozwana nie wykazała, że odwołanie lotu nastąpiło wskutek nadzwyczajnych okoliczności wynikają nie z faktu kwestionowania przedstawionych przez stronę pozwaną faktów ale z uznania tych okoliczności za niewystarczające do wyłączenia odpowiedzialności przewoźnika lotniczego na gruncie przepisów Rozporządzenia (WE) Nr 261/2004. Ze znajdującego zastosowanie w niniejszej sprawie art. 5 ust. 1 lit

c 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 (Dz.U.UE.L.2004.46.1, Dz.U.UE-sp.07-8-10) wynika, że w przypadku odwołania lotu obsługujący przewoźnik lotniczy powinien wypłacić pasażerowi odszkodowanie na zasadach określonych w art. 7 w kwocie zależnej od długości trasy przelotu. Odpowiedzialność przewoźnika lotniczego za odwołany lot nie jest jednak odpowiedzialnością absolutną albowiem okoliczności wyłączające tę odpowiedzialność określone zostały w art. 5 ust. 1 lit. c pkt i, ii, iii oraz w art. 5 ust. 3. Zgodnie z tym ostatnim przepisem przewoźnik zwolniony jest z obowiązku wypłaty odszkodowania, jeżeli może dowieść, iż odwołanie zostało spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć mimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków. Przepis ten odczytywać należy w związku z motywem 14 preambuły Rozporządzenia, zgodnie z którym zobowiązania przewoźników powinny być ograniczone lub ich odpowiedzialność wyłączona w przypadku, gdy zdarzenie jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć mimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków. Okoliczności te – jak wynika z motywu 14 preambuły - 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.

Już z powyższego jednoznacznie wynika, że strajki, które mogą wpływać na działalność przewoźnika, stanowią jedną z nadzwyczajnych okoliczności, mogącą wyłączyć odpowiedzialność przewoźnika lotniczego za odwołany lub opóźniony lot. Należy przy tym uznać, że chodzi w tym wypadku o każdy rodzaj „strajków mających wpływ na działalność przewoźnika”, a zatem również o strajki pracowników przewoźnika lotniczego, o ile rzecz jasna mają one wpływ na działalność tego przewoźnika. Podkreślić bowiem należy, że przepisy Rozporządzenia (WE) Nr 261/2004, w tym w szczególności brzmienie motywu 14 preambuły, nie wyłączają strajków pracowników przewoźnika lotniczego spod pojęcia „strajków mających wpływ na działalność przewoźnika”. W swoim orzecznictwie Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej wielokrotnie podkreślał, że ustalenie znaczenia i zakresu pojęć, których definicji prawo wspólnotowe nie zawiera, powinno być dokonywane zgodnie z ich zwyczajowym znaczeniem w języku potocznym, przy jednoczesnym uwzględnieniu kontekstu, w którym są one użyte, i celów uregulowania, którego są częścią (por. np. wyrok z dnia 10 marca 2005 r. w sprawie C-336/03 easyCar i przytoczone tam orzecznictwo). Poza tym preambuła aktu wspólnotowego może doprecyzować jego treść (wyrok z dnia 10 stycznia 2006 r. w sprawie C-344/04 (...) i (...), Z. O.. s. I-403, pkt 76).

Potoczne znaczenie sformułowania „strajków mających wpływ na działalność przewoźnika” nie uprawnia do wyłączenia spod jego zakresu strajków pracowników personelu danego przewoźnika lotniczego. Kontekst użycia tego sformułowania i cel samej regulacji również nie uprawniają do dokonania takiego wyłączenia. Już z motywu 15 preambuły Rozporządzenia (WE) Nr 261/2004 wynika, że za nadzwyczajne okoliczności powinno się uważać sytuację, gdy decyzja kierownictwa lotów w stosunku do danego samolotu spowodowała danego dnia powstanie dużego opóźnienia, przełożenie lotu na następny dzień albo odwołanie jednego lub więcej lotów tego samolotu pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków przez zainteresowanego przewoźnika, by uniknąć tych opóźnień lub odwołań lotów. Oznacza to, że za nadzwyczajną okoliczność niepodobna uznawać tylko taką, która występuje całkowicie „na zewnątrz” struktury przedsiębiorstwa przewoźnika lotniczego. Wskazuje na to również motyw 14 preambuły Rozporządzenia (WE) Nr 261/2004, w którym do nadzwyczajnych okoliczności prawodawca unijny zaliczył nieoczekiwane wady floty przewoźnika, mogące wpłynąć na bezpieczeństwo lotu. Także w tym wypadku nadzwyczajna okoliczność dotyka struktury działalności przewoźnika lotniczego i niekoniecznie pochodzi z „zewnątrz” jak np. warunki pogodowe, niepokoje społeczne i innego tego typu wydarzenia. Należy zatem stwierdzić, że na gruncie Rozporządzenia (WE) Nr 261/2004 istotne z punktu wyłączenia odpowiedzialności przewoźnika jest nie to, czy dana okoliczność zaistniała „wewnątrz” bądź całkowicie „na zewnątrz” struktury przedsiębiorstwa przewoźnika lotniczego ale to, czy źródło zaistnienia takiej nadzwyczajnej okoliczności wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i nie pozwala mu na skuteczne nad nimi panowanie. Także Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej w swoim orzecznictwie nie wykluczył możliwości uznania za nadzwyczajną okoliczność zdarzenia, które dotyczyło „wewnętrznej” sfery działania przewoźnika lotniczego tj. problemów

technicznych dotyczących jego floty. W sprawie C-549/07 W.-Hermann v. A. wyjaśnił bowiem, że nie można wykluczyć, że problemy techniczne są następstwem tych nadzwyczajnych okoliczności, jeżeli ich źródło stanowią zdarzenia, które nie wpisują się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i nie pozwalają mu na skuteczne nad nimi panowanie. Taka sytuacja miałaby - zdaniem Trybunału - miejsce na przykład w przypadku ujawnienia przez konstruktora maszyn stanowiących flotę danego przewoźnika powietrznego lub przez właściwy organ, że maszyny te, będące już w użyciu, zawierają ukrytą wadę produkcyjną zagrażającą bezpieczeństwu lotów. Z powyższych rozważań należy wyprowadzić wniosek, iż na gruncie Rozporządzenia (WE) Nr 261/2004 nie może budzić żadnych uzasadnionych wątpliwości to, że pojęcie „strajków mających wpływ na działalność przewoźnika” obejmuje także strajk załogi pracowników danego przewoźnika lotniczego, jak to miało miejsce w przypadku strony pozwanej, co z kolei może stanowić nadzwyczajną okoliczność, uzasadniającą wyłączenie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego.

Przyjęcie, że strajk załogi pracowników przewoźnika lotniczego może stanowić nadzwyczajną okoliczność, uzasadniającą wyłączenie odpowiedzialności tego przewoźnika, nie oznacza jeszcze, że samo wystąpienie takiego strajku automatycznie skutkuje zwolnieniem przewoźnika lotniczego z obowiązku zapłaty odszkodowania za odwołany lub opóźniony lot. Jak wynika z orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z motywu 14 zawartego w preambule Rozporządzenia nr 261/2004 należy wyciągnąć wniosek, że wolą ustawodawcy wspólnotowego nie było uznanie samych tych zdarzeń, których wykaz jest zresztą jedynie przykładowy, za nadzwyczajne okoliczności, lecz tylko stwierdzenie, że mogą one takie okoliczności spowodować. Co za tym idzie, nie wszystkie okoliczności związane z takimi zdarzeniami muszą koniecznie stanowić okoliczności uzasadniające zwolnienie z obowiązku wypłaty odszkodowania, przewidzianego w art. 5 ust. 1 lit. c) tego rozporządzenia. Okoliczności związane z takim zdarzeniem mogą zostać uznane za „nadzwyczajne” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 tylko wówczas, gdy odnoszą się do zdarzenia, które - na wzór okoliczności wymienionych w motywie czternastym tego rozporządzenia - nie wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i nie pozwala na skuteczne nad nim panowanie, ze względu na jego charakter lub źródło (wyrok W.-H., C-549/07, pkt 22, 23). Z orzecznictwa Trybunału Unii Europejskiej wynika również, że przewoźnik lotniczy jest zwolniony z obowiązku wypłaty pasażerom odszkodowania na podstawie art. 7 tego rozporządzenia, jeżeli może dowieść, że odwołanie lotu jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można by było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków, to jest okoliczności, które pozostają poza zakresem skutecznej kontroli przewoźnika lotniczego (por. wyrok McDonagh, pkt 38 i przytoczone tam orzecznictwo). Ponieważ nie wszystkie nadzwyczajne okoliczności skutkują zwolnieniem z obowiązku wypłaty pasażerom odszkodowania, na przewoźniku lotniczym, który zamierza się na nie powołać, spoczywa ponadto obowiązek wykazania, że okoliczności tych w żadnym razie nie można by było uniknąć za pomocą dostosowanych do sytuacji środków, to jest środków, które w chwili wystąpienia nadzwyczajnych okoliczności odpowiadają między innymi warunkom technicznie i ekonomicznie możliwym do przyjęcia przez danego przewoźnika lotniczego (wyrok E. i R., C-294/10, EU:C:2011:303, pkt 25). Przewoźnik musi zatem, jak wyjaśnił Trybunał, 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 odwołaniem lotu (por. wyrok W.-H., C-549/07, pkt 41). Dokonanie oceny tego, czy w okolicznościach danej sprawy można uznać, iż przewoźnik lotniczy podjął dostosowane do sytuacji środki, pozostawione zostało sądowi krajowemu (por. wyrok Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej A. E. i E. R., C – 294/10, punkt 30).

Strajk pracowników przewoźnika, o ile jego celem nie jest wymuszenie na przewoźniku spełnienia podstawowych praw pracowniczych, a tylko uzyskanie dodatkowych przywilejów, jak to ma miejsce w przypadku strony pozwanej, zdaniem Sądu Okręgowego nie wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i przewoźnik nie jest w stanie skutecznie nad nim panować. Celem prawa koalicji, rozpoznawanego również na gruncie prawa Unii Europejskiej (art. 28 Karty Praw Podstawowych Unii Europejskiej), jest reprezentacja i obrona praw i interesów nie tylko pracowniczych ale również pracodawczych. Nie można zatem – co do zasady - wymagać od przewoźnika lotniczego, aby w sporze z pracownikami zaniechał obrony swoich uzasadnionych interesów i spełnił

wszystkie postulaty strajkowe w celu uniknięcia odpowiedzialności odszkodowawczej za opóźniony lub odwołany lot. W takim bowiem wypadku zagwarantowana prawem obrona praw i interesów także prawodawcy w sporze z pracownikami byłaby iluzoryczna i stawiała przewoźnika lotniczego na z góry przegranej pozycji w sporze z pracownikami. Podjęcie przez przewoźnika lotniczego wszelkich racjonalnych środków mających na celu zapobieżenie odwołania lub opóźnienia lotu w przypadku strajku pracowników przedsiębiorstwa lotniczego nie może zatem - co do zasady - oznaczać, że przewoźnik ten obowiązany jest do podjęcia działań mających na celu zapobieżenie strajkowi, a co w praktyce oznaczałoby konieczność spełnienia wszystkich postulatów strajkujących.

Z samego faktu strajku pracowników przewoźnik ponosi już dotkliwe skutki w postaci konieczności odwołania lotów, co przekłada się na wymierną dla niego stratę finansową. Konieczność wypłaty w każdym wypadku dalszych odszkodowań dla pasażerów stanowiłaby kolejną dolegliwość za niezrealizowanie wszystkich postulatów strajkujących. Sytuacja taka mogłaby prowadzić do wysuwania kolejnych nawet nieuzasadnionych roszczeń przez pracowników wobec przewoźników lotniczych, co z jednej strony oznaczałoby nieuprawnione uprzywilejowanie pracowników jednej branży względem pracowników innych branż, a z drugiej strony zagrażało stabilności samych przewoźników lotniczych, zmuszonych do spełnienia kolejnych roszczeń strajkujących, bądź też, w przypadku ich niespełnienia, do wypłaty masowych odszkodowań, co w ostateczności mogłoby doprowadzić do ich niewypłacalności. Taka sytuacja nie byłaby korzystna dla samych pasażerów, a ponadto miałaby negatywny wpływ na funkcjonowanie jednej z podstawowych swobód unijnych, jaką jest swobodny przepływ osób, na której rozwój przedsiębiorstwa lotnicze mają niekwestionowany wpływ. Z drugiej strony przewoźnik lotniczy nie ma instrumentów, aby zakazać pracownikom korzystania w sposób prawnie dozwolony z przysługującego im prawa do koalicji, które przybiera postać strajku. Nie może zatem być wątpliwości, że w ramach podejmowania wszystkich racjonalnych środków w celu uniknięcia odwołania lub opóźnienia lotu w przypadku strajku pracowników, przewoźnik lotniczy - co do zasady, o ile nie chodzi jak w niniejszej sprawie o podstawowe postulaty pracowników - nie jest zobowiązany do spełnienia wszystkich postulatów strajkujących.

Jak wynika z niekwestionowanych okoliczności faktycznych postulaty pracowników strony pozwanej dotyczyły daleko idących przywilejów emerytalnych, a zatem nie miały one charakteru postulatów zasadniczych, gwarantujących pracującym godne warunki pracy czy płacy. Mimo to znaczną ich część strona pozwana zrealizowała, jeszcze zanim związek zawodowy podjął decyzję o strajku. Przypadek strony pozwanej, która jest jednym z największych na świecie przewoźników lotniczych, posiadających renomowaną i rozpoznawalną markę, doskonale pokazuje, że taka forma nacisku pracowników może być bardzo skuteczna, co może tłumaczyć ilość strajków, z jakimi strona pozwana zmagала się w ostatnim czasie. Przedstawione przez stronę pozwaną informacje dotyczące zasad wynagradzania i przywilejów emerytalnych pracowników personelu pokładowego wskazują na to, że pracowników tych nie sposób zaliczyć do grup o niskim uposażeniu i nieposiadających szczególnych uprawnień emerytalnych. Dlatego też w przypadku strony pozwanej wymaganie, aby, w celu uniknięcia odpowiedzialności odszkodowawczej, zobowiązana była spełniać wszystkie roszczenia grup strajkujących byłoby zbyt daleko idące. Mając powyższe na względzie nie sposób zasadnie zarzucać stronie pozwanej, spełniającej znaczną część oczekiwań strajkujących jeszcze przed rozpoczęciem strajku, iż na tym etapie nie podjęła wszelkich racjonalnych środków w celu uniknięcia strajku.

W toku niniejszego postępowania strona pozwana powoływała się na bezprecedensowy w historii jej działalności strajk personelu pokładowego zorganizowanego przez związek zawodowy (...), który sparaliżował jej działalność. Zwracała uwagę na strategię działania związku zawodowego (...), który informuje o decyzji wszczęcia strajku, w tym o jego rozmiarze, w ostatniej chwili. Wskazywała, że jeszcze w dniu rozpoczęcia strajku (... roku) o godz. 7:17 nie posiadała informacji o jego rozmiarze i czasie trwania. Przedstawiła dane, z których wynika, że łącznie w ciągu siedmiu dni strajku odwołanych zostało 4 804 lotów, co stanowi 44, 4 % wszystkich zaplanowanych lotów i co dotknęło 574 908 pasażerów tj. 47, 6 % wszystkich pasażerów, którzy mieli zaplanowane loty w tym terminie.

Należy uznać argumenty strony pozwanej, iż w takiej sytuacji zastąpienie obsługi personelu pokładowego na tak dużej liczbie lotów nie było możliwe. Słusznie bowiem strona pozwana wskazuje na specyfikę prowadzonej działalności i na szczególne kwalifikacje, jakie stawiane są pracownikom personelu pokładowego. Oznacza to, że zastąpienie, zwłaszcza z dnia na dzień, tak duże liczby wykwalifikowanych i przeszkolonych do obsługi lotów pracowników nie

jest możliwe. Nie chodzi tu bowiem o pracę, którą może wykonywać każdy, ale pracę, do wykonania której, oprócz osobniczych predyspozycji związanych z długim przebywaniem w powietrzu, wymagane są określone kwalifikacje i szczególne przeszkolenie. Praca personelu pokładowego to - oprócz zwyczajnych czynności związanych z obsługą pasażerów - także obowiązki związane z zapewnieniem bezpieczeństwa lotu, co wymaga znajomości określonych procedur i reguł postępowania także w ewentualnych sytuacjach kryzysowych. Możliwość szybkiego pozyskania takich pracowników siłą rzeczy musi być ograniczona, nie mówiąc już o konieczności ewentualnej weryfikacji posiadanych kwalifikacji, względnie konieczności przeszkolenia i sprawdzenia umiejętności. Chodzi bowiem w tym wypadku przede wszystkim o bezpieczeństwo pasażerów. Ograniczone są także możliwości pozyskania takich pracowników od innych przewoźników z uwagi na obowiązujące normy czasu pracy, w tym czasu, w jakim dana osoba może przebywać w powietrzu. Sąd Okręgowy, mając na względzie wszystkie okoliczności niniejszej sprawy, stoi na stanowisku, że strona pozwana podjęła wszelkie racjonalne środki w celu zapobieżenia odwołania lotów, w tym lotu powoda. Podjęła także środki, które jeszcze przed ogłoszeniem strajku i w jego czasie były możliwe do podjęcia z punktu widzenia warunków technicznych i ekonomicznych. Strona pozwana podjęła środki mające na celu ograniczenie skutków strajku i związanych z tym utrudnień dla pasażerów, opracowując sposób postępowania w wypadku ogłoszenia strajku. Wskazuje na to treść korespondencji emailowej, jaką skierowała do swoich pracowników w dniu (...) roku o godzinie 7:17. Strona pozwana wydłużyła godziny pracy pracowników obsługujących pasażerów i zapewniła pasażerom możliwość zmiany rezerwacji na loty alternatywne lub możliwość uzyskania zwrotu kosztów biletu. Zawarła ponadto z 40 liniami lotniczymi tzw. (...), dzięki którym mogła skierować pasażerów na loty alternatywne obsługiwane przez inne linie lotnicze, a także wydała pasażerom 14 943 vouchery kolejowe.

W świetle powyższych rozważań w ocenie Sądu Okręgowego uprawniony jest stanowisko strony pozwanej, że odwołanie lotu powoda spowodowane było zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których strona pozwana nie mogła uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków. To zaś skutkuje zwolnieniem strony pozwanej od wypłaty odszkodowania na podstawie 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 (Dz.U.U.E.L.2004.46.1, Dz.U.U.E-sp.07-8-10).

Mając powyższe na uwadze Sąd Okręgowy, na zasadzie art. 385 k.p.c., orzekł jak w sentencji.

O kosztach postępowania odwoławczego Sąd Okręgowy orzekł na zasadzie art. 98 k.p.c. w zw. z art. 108 § 1 k.p.c. w zw. z art. 391 § 1 k.p.c. Zasądzoną na rzecz strony powodowej odpowiada wynagrodzenie pełnomocnika w kwocie 180 zł, liczone stosownie do § 2 pkt 2 w zw. z § 10 ust. 1 pkt 1 Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 roku (Dz. U. z 2015 roku, poz. 1800) w wersji przed nowelizacją.

SSO Anna Nowak