

UZASADNIENIE

wyroku z dnia 10 maja 2017 r.

Pozwem z dnia 27 stycznia 2016 r. (data prezentaty) B. S. (1) domagała się zasądzenia na swoją rzecz od pozwanego (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w K. w Republice Federalnej Niemiec kwoty 600 euro wraz z odsetkami ustawowymi liczonymi od dnia 16 grudnia 2015 r. do dnia zapłaty oraz kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

W uzasadnieniu żądania pozwu powódka wskazała, że w dniu 13 listopada 2015 r. podróżowała liniami lotniczymi pozwanego z portu lotniczego w A. do portu lotniczego w W. przez F.. Z powodu strajku załogi pozwanego, wylot samolotu z F. do W. został anulowany. Mimo wezwania do zapłaty pozwany przewoźnik nie wypłacił powodowi odszkodowania (pozew - k. 2-6).

W dniu 17 lutego 2016 r. Referendarz Sądowy Sądu Rejonowego dla m. st. Warszawy w Warszawie w I Wydziale Cywilnym wydał nakazy zapłaty w postępowaniu upominawczym w sprawie o sygn. I Nc 397/16 (nakaz zapłaty – k. 17).

Pozwany (...) Spółka Akcyjna z siedzibą w K. w Republice Federalnej Niemiec w skutecznie złożonym sprzeciwie od nakazu zapłaty zaskarżył powyższy nakaz w całości oraz wniósł o oddalenie powództw w całości oraz o zasądzenie na swoją rzecz kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych. W uzasadnieniu swego stanowiska pozwany podniósł, że lot powódki z F. do W. z dnia 13 listopada 2015 r. został odwołany i wskazał, że przyczyną odwołania lotu był strajk personelu pokładowego zorganizowany przez związek zawodowy pracowników przewoźnika, co wyłącza odpowiedzialność pozwanego na podstawie art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. Podniósł, że skala strajku była na tyle duża, że niemożliwe było zastąpienie tak dużej liczby wykwalifikowanych pracowników w krótkim czasie. Pozwany zaznaczył, że w okolicznościach niniejszej sprawy, przedmiotowy strajk nie wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności przez przewoźnika, bowiem decyzja o jego przeprowadzeniu została podjęta przez pracowników pozwanego w ramach przyznanej im autonomii zbiorowej. Przewoźnik natomiast nie miał żadnego wpływu na to, czy strajk się odbędzie, czy też nie i zobowiązany był uszanować taką decyzję. Pomimo prób polubownego rozwiązania sytuacji ze strony przewoźnika, jego pracownicy zdecydowali się na przeprowadzenie strajku. Nadto, pozwany wskazał, że podjął wszelkie racjonalne środki pozostające w jego dyspozycji, w celu ograniczenia skutków strajku i związanych z tym utrudnień dla pasażerów poprzez: wydłużenie godzin pracy osób obsługujących pasażerów oraz zapewnienie możliwości zmiany rezerwacji na loty alternatywne lub możliwości uzyskania zwrotu kosztów biletów (sprzeciw od nakazu zapłaty k. 22-36).

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

B. S. (1) miała zaplanowany na dzień 11 listopada 2015 r. r. lot z lotniska w A. do portu lotniczego we F. o numerze LH 595, a następnie lot nr (...) z lotniska we F. do portu lotniczego w W., realizowany przez (...) Spółkę akcyjną z siedzibą w K.. Lot nr (...) został odwołany z powodu strajku personelu zakładowego zorganizowanego przez związek zawodowy (...) (okoliczności bezsporne, przyznane przez strony, potwierdzone dokumentami podróży k. 10-12).

Pozwany D. L. S. akcyjna z siedzibą w K. zwrócił powódce B. S. (1) cenę całego biletu, tj. 1468,98 USD w dniu 24 listopada 2015 r. na kartę kredytową VISA (okoliczności bezsporne).

W okresie od 6 do 13 listopada 2015 r. miał miejsce strajk personelu pokładowego zorganizowany przez związek zawodowy (...). Przedmiotowy strajk był najdłuższym w historii działalności D. L.. W konsekwencji strajku przewoźnik zmuszony został odwołać w ciągu wskazanych 7 dni (...) loty, co stanowiło 44,4 % wszystkich zaplanowanych w tym terminie lotów. Powyższe utrudnienia dotknęły łącznie (...) pasażerów, którzy stanowili 47,6 % wszystkich pasażerów mających zaplanowane loty w rzeczonym okresie. D. L. podejmowała próby polubownego rozwiązania

problemu, ostatecznie oferując protestującym akceptację wszystkich wysuwanych przez nich żądań. Niemniej jednak oferta została odrzucona a strajk był kontynuowany. Pozwany podjął szereg działań mających na celu ograniczenie skutków strajku i związanych z tym utrudnień dla pasażerów polegających na: wydłużeniu godzin pracy personelu obsługującego pasażerów, zapewnieniu pasażerom możliwości zmiany rezerwacji na loty alternatywne czy też możliwości uzyskania zwrotu kosztów biletów. Nadto, (...) Spółka Akcyjna z siedzibą w K. w Republice Federalnej Niemiec zawarła tzw. re-protection agreements z czterdziestoma liniami lotniczymi, dzięki którym możliwe było skierowanie pasażerów na loty alternatywne, obsługiwane przez inne linie lotnicze. Dodatkowo pozwany wydał pasażerom vouchery kolejowe w ramach organizacji transportu alternatywnego oraz zapewnił zakwaterowanie w hotelach poprzez rezerwację pokoi (dowody: zeznania świadka B. S. (2) utrwalone na płycie CD k. 228, tłumaczenie przysięgłe z języka angielskiego zestawienia poszkodowanych pasażerów z powodu odwołanych lotów k. 75-82, tłumaczenie przysięgłe z języka angielskiego dokumentu w przedmiocie prowadzonych rozmów, dotyczących zawarcia porozumienia k. 63-64, komunikaty prasowe 196-224).

W związku z odwołanym rejssem przewoźnika z A. do F. dnia 13 listopada 2015 r., co spowodowało utratę dalszego połączenia do W. pismem z dnia powódka B. S. (1) wezwała (...) Spółkę Akcyjną z siedzibą w K. w Republice Federalnej Niemiec do zapłaty kwoty 600 euro - w terminie 7 dni od otrzymania wezwania (okoliczność niesporna, dowód: przedsądowe wezwanie do zapłaty - k. 8-9).

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie wyżej wskazanych dokumentów oraz ich kserokopii złożonych do akt sprawy. Okoliczności stanu faktycznego jako przyznane przez stronę przeciwną, Sąd na podstawie art. 229 i 230 k.p.c. uznał za udowodnione, ponadto znajdują one potwierdzenie w złożonych do akt dokumentach, co do wiarygodności których Sąd nie miał wątpliwości, ponieważ składają się na spójny, logiczny, korelujący ze sobą obraz stanu faktycznego poddany ocenie Sądu w rozpoznawanej sprawie.

W ocenie Sądu zasługują na obdarzenie ich walorem wiarygodności zeznania świadka B. S. (2), która w sposób logiczny, spójny i rzeczowy przedstawiła okoliczności związane z powstaniem i przebiegiem strajku związku zawodowego (...), w dniach od 6 do 13 listopada 2015 r., oraz związane z tym następstwa. Zeznania te korespondowały z pozostałym zebrany w sprawie materiałem dowodowym.

Sąd Rejonowy zważył, co następuje:

Powódka opierała swoje roszczenie na regulacji zawartej w Rozporządzeniu (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiającym 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. UE L 2004/46/1). Ochrona na podstawie przepisów tego Rozporządzenia obejmuje nie tylko pasażerów lotów regularnych, ale również pasażerów lotów nieregularnych, w tym także loty stanowiące część zorganizowanych wycieczek (motyw piąty Rozporządzenia). W myśl art. 5 ust. 1 lit. c Rozporządzenia: w przypadku odwołania lotu, pasażerowie, których odwołanie dotyczy 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.

W dalszej kolejności należy wskazać, że w myśl art. 5 ust. 3 Rozporządzenia obsługujący przewoźnik lotniczy nie jest zobowiązany do wypłaty rekompensaty przewidzianej w art. 7, jeżeli może dowieść, że odwołanie lotu jest

(było) spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków.

Przepisy art. 5, 6 i 7 Rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że do celów stosowania prawa do odszkodowania, pasażerów opóźnionych lotów należy traktować tak jak pasażerów odwołanych lotów oraz, że mogą oni powoływać się na prawo do odszkodowania przewidziane w art. 7 tego Rozporządzenia, jeżeli z powodu w/w lotów poniosą stratę czasu wynoszącą co najmniej trzy godziny, tzn. 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 było (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 (tak Europejski Trybunał Sprawiedliwości w wyroku z dnia 19 listopada 2009 r. w sprawach połączonych C-402/07 i C 432/07 mających za przedmiot wnioski o wydanie na podstawie art. 234 WE orzeczeń w trybie prejudycjalnym, złożone w postępowaniu C. S., G. S., A. S. p-ko (...) oraz S. B., K. L. p-ko A. France SA, (...) (...) - (...)).

W toku postępowania pozwany nie kwestionował legitymacji czynnej powódki, tj. nie kwestionował faktu posiadania rezerwacji na odwołany lot. Pozwany podnosił natomiast, że odwołanie lotu nastąpiło z powodu zaistnienia nadzwyczajnych okoliczności, tzn. strajku pracowników (...) Spółki akcyjnej, co stanowi nadzwyczajną okoliczność wyłączającą jego odpowiedzialność za odwołanie przedmiotowego lotu.

Odnosząc się do zarzutu pozwanego stwierdzić należy, że opóźnienie w przylocie lub jego odwołanie nie kreuje po stronie pasażerów prawa do odszkodowania, jeżeli przewoźnik lotniczy jest w stanie dowieść, że odwołanie lub duże opóźnienie lotu było spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków (art. 5 ust. 3 rozporządzenia), to jest okoliczności, które pozostają poza zakresem skutecznej kontroli przewoźnika lotniczego. W motywie czternastym Rozporządzenia wskazano, że nadzwyczajne okoliczności 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.

Na zaistnienie takich właśnie okoliczności powoływał się w niniejszej sprawie pozwany, wskazując, że przyczyną opóźnienia rejsu był strajk pracowników przewoźnika.

Stanowisko pozwanego zasługiwało na uwzględnienie. Co do zasady nie budzi wątpliwości, że strajk może stanowić nadzwyczajną, niezależną od przewoźnika przyczynę, jeżeli nie mógł go racjonalnie przewidzieć i uwzględnić w ramach normalnego wykonywania działalności w danym czasie. Jednakże samo wymienienie strajku jako nadzwyczajnej okoliczności uzasadniającej opóźnienie lub odwołanie lotu nie w każdym wypadku wyłącza odpowiedzialność przewoźnika lotniczego. Decydującą rolę powinny odgrywać okoliczności konkretnego przypadku. W judykaturze pojęcie siły wyższej rozumiane jest w ujęciu obiektywnym, z tym że przy ocenie, czy mamy do czynienia z siłą wyższą bierze się pod uwagę także to, czy zainteresowana osoba mogła przeciwdziałać i zapobiec działaniu obiektywnych zdarzeń składających się na siłę wyższą. W konsekwencji za siłę wyższą uznaje się zdarzenie, które jest zewnętrzne, niemożliwe do przewidzenia i któremu nie można było zapobiec (por. uchwała pełnego składu Izby Cywilnej Sądu Najwyższego z dnia 26 października 2007 r., III CZP 30/07, OSNC 2008 nr 5 poz. 43, Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 16 września 2011 r., IV CSK 77/11).

Należało zatem ustalić, czy przewoźnik w obliczu grożącego strajku podjął wystarczające środki, mające na celu najskuteczniejsze zniwelowanie jego skutków dla pasażerów. Przewoźnik musi bowiem udowodnić wystąpienie dwóch przesłanek: tj. wystąpienia okoliczności nadzwyczajnych oraz podjęcia przez pozwanego wszelkich racjonalnych środków dla uniknięcia skutków tych nadzwyczajnych okoliczności.

Przenosząc powyższe rozważania na grunt niniejszej sprawy stwierdzić należy, że strajk pracowników linii lotniczych D. L. niewątpliwie był okolicznością nadzwyczajną i stanowił w stosunku do tego przewoźnika lotniczego zdarzenie

o charakterze zewnętrznym, na które nie miał wpływu i któremu nie mógł zapobiec. Podkreślenia wymaga, że przedmiotowy strajk pracowników L. trwał aż siedem dni. W tym czasie odwołano ponad 4800 lotów co stanowiło około 45 % wszystkich zaplanowanych w tym terminie lotów, a skutki związane ze strajkiem dotknęły ponad pół miliona pasażerów, a także samego przewoźnika jako prężnie działającego przedsiębiorcy na rynku transportu lotniczego.

Nie sposób również uznać za zasadne twierdzeń strony powodowej, że strajk wpisuje się w normalną działalność przewoźnika, choćby z tej przyczyny, że ze swej istoty strajk polega na zorganizowanym powstrzymaniu się pracowników od pracy i przez to na uniemożliwieniu lub poważnym utrudnieniu działalności przedsiębiorcy. Wbrew twierdzeniom strony powodowej, z samej tylko częstotliwości przeprowadzanych akcji protestacyjnych u pozwanego przewoźnika nie wynika, że wpisuje się ona w ramy prowadzonej przez niego działalności. Należy bowiem mieć na względzie, że strajk pracowników przewoźnika transportu lotniczego jest sytuacją niekorzystną, zarówno dla pasażerów, jak i dla samego przewoźnika ze względu na rodzaj niedogodności jakie towarzyszą temu zjawisku oraz ich wymierne skutki ekonomiczne. W przekonaniu Sądu, strajk w dniach od 6 do 13 listopada 2015 r. stanowił niecodzienne zachowanie zbiorowości pracowników przewoźnika, prawnie usankcjonowane, które pozostawało poza zakresem jego działalności.

Nie ulega wątpliwości, że pozwany przewoźnik nie miał możliwości, aby zapobiec organizacji strajku, jaki miał miejsce w okresie od 6 do 13 listopada 2015 r. Znaczna ilość odwołanych lotów oraz krótki okres, w jakim należałoby znaleźć rejsy alternatywne, w zasadzie pozbawiły pozwanego możliwości realnego działania w ramach własnego przedsiębiorstwa. Z przedstawionego w toku niniejszego postępowania materiału dowodowego wynika, że przewoźnik dopiero pierwszego dnia strajku, tj. 6 listopada 2015 r. powziął wiedzę o szczegółach i rozmiarach zaplanowanej przez związki zawodowe pracowników akcji protestacyjnej. Podkreślenia wymaga przy tym, że po uzyskaniu informacji o skali strajku, przedsiębiorca podejmował próby polubownego rozwiązania problemu ze strajkującymi i ostatecznie zaoferował akceptację wszystkich żądań. Mimo to, protestujący odrzucili ofertę i kontynuowali strajk, który doprowadził do zakłócenia i znacznego ograniczenia działalności przewoźnika. Z powyższych względów, nie sposób upatrywać w zaistniałej sytuacji, złej woli pracodawcy, który by nie przejawiał woli podjęcia dialogu i prób polubownego rozwiązania sporu, a jedynie zmuszał swych pracowników do sięgania po najbardziej dotkliwe i brzemiennie w skutki formy nacisku. Dlatego w ocenie Sądu, w okolicznościach faktycznych niniejszej sprawy, przewoźnik nie był w stanie zapobiec akcjom strajkowym swych pracowników, w związku z czym tego typu okoliczność należy traktować jako zdarzenie nadzwyczajne. Należy w tym miejscu zauważyć, że w sferze zbiorowych stosunków pracy pracodawca i organizacje związkowe są partnerami dialogu, a zatem podmiotami stojącymi na jednej płaszczyźnie. Mają zatem równe prawa i obowiązki w tym znaczeniu, że żadna ze stron tego dialogu nie ma przewagi nad drugą, jak zazwyczaj ma to miejsce w indywidualnych stosunkach pracy. Pozwany, będąc pracodawcą i jednocześnie stroną także zbiorowych stosunków pracy, nie był obowiązany dążyć do uniknięcia strajku za wszelką cenę, w szczególności za cenę spełnienia wszelkich żądań organizacji związkowej, z tego tylko powodu, że ich niespełnienie stanowiłoby przyczynę uwzględnienia wszystkich roszczeń pasażerów, którzy doznaliby niedogodności w podróży w związku z trwającym strajkiem. Takie rozumienie przepisów rozporządzenia 261/2004 czyniłoby iluzoryczną równość pozwanego jako partnera dialogu z organizacją związkową w zakresie zbiorowych stosunków pracy. Stanowiłoby to wyraz niedopuszczalnego rozciągnięcia zakresu stosowania przepisów prawa prywatnego na obszar stosunków prawnych charakteryzujących się odmiennymi cechami, zawierających również elementy regulacji praw i obowiązków określonych zbiorowości.

W ocenie Sądu, pozwany wykazał również, że podjął wszelkie starania, aby zminimalizować pasażerom skutki opóźnionych lub odwołanych lotów. Sąd miał na względzie, że pozwany nie był w stanie skutecznie zapobiec wszystkim następstwom strajku, ze względu na skalę tego zjawiska. Podkreślenia wymaga, że D. L. również dysponowała ograniczonymi możliwościami faktycznymi i prawnymi, aby zastąpić wszystkich pracowników, którzy przystąpili do strajku, tak dużą liczbą wykwalifikowanych pracowników zastępczych. W konsekwencji, część lotów została odwołana. Należy zauważyć, że personel pokładowy to wysoko wykwalifikowani pracownicy, których zadania w czasie lotu polegają nie tylko na bieżącej obsłudze pasażerów, lecz także w sytuacjach krytycznych obejmują

czynności mające na celu zapewnienie pasażerom bezpieczeństwa na tyle, na ile to w danej sytuacji możliwe. Pracownicy personelu pokładowego muszą cechować się również nienagannym zdrowiem. W ocenie Sądu notorium stanowi fakt, że zastąpienie tak dużej liczby wysoko wykwalifikowanych pracowników, spełniających również surowe kryteria zdrowotne, nie jest możliwe w tak krótkim czasie, jaki miał do dyspozycji pozwany. Niemniej jednak, w przekonaniu Sądu, D. L. uczyniła wszystko co możliwe, by zapobiec negatywnym skutkom strajku. W pierwszej kolejności, wydłużono godziny pracy personelu odpowiedzialnego za obsługę pasażerów, zapewniono im możliwość zmiany rezerwacji na loty alternatywne, a także możliwość uzyskania zwrotu kosztów biletów. Przewoźnik zawarł również umowy z czterdziestoma liniami lotniczymi, dzięki czemu zapewnił pasażerom możliwość skorzystania z alternatywnych połączeń realizowanych przez innych przewoźników. Nadto, wydał pasażerom vouchery kolejowy na zastępczy transport kolejowy oraz zapewnił pasażerom zakwaterowanie w hotelach.

W ocenie Sądu, na szczególną uwagę zasługuje ponadto fakt, że przewoźnik podjął również wszelkie racjonalne środki zmierzające do zniwelowania negatywnych skutków strajku w odniesieniu do powódki. D. L. na żądanie powódki zwróciła jej koszty biletu. Tym samym, przewoźnik wywiązał się z nałożonych na niego obowiązków wynikających z art. 8 Rozporządzenia, który reguluje dodatkowe świadczenia, poza odszkodowaniem, przysługujące pasażerom w przypadku odwołania lotu, a do których należy m. in. zmiana planu podróży, czy też zwrot kosztów biletu.

Mając na uwadze powyższe okoliczności, stwierdzić należało, że pozwany udowodnił wystąpienie po swojej stronie przesłanki egzoneracyjnej uwalniającej go od odpowiedzialności odszkodowawczej z tytułu odszkodowania wynikającego z art. 5 ust. 1 pkt c w wysokości wskazanej w art. 7 ust. 1 a rozporządzenia (WE) nr 261/2004, wobec czego żądanie powódki B. S. (1) podlegało oddaleniu w całości, o czym orzeczono w punkcie I sentencji wyroku.

Rozstrzygnięcie o kosztach procesu Sąd, wydał w oparciu o zasadę odpowiedzialności za jego wynik, na podstawie art. 98 § 1 i 3 k.p.c. Powódka będąca stroną przegrywającą sprawę, obowiązana jest zwrócić pozwanemu koszty postępowania w kwocie po 1217 zł., na którą składa się wynagrodzenie pełnomocnika ustalone na podstawie obowiązującego w dacie wszczęcia postępowania § 2 pkt 3 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r.

w sprawie opłat za czynności radców prawnych (Dz.U.2015.1804) oraz opłata od pełnomocnictwa w wysokości 17 zł.

SSR Paweł Szymański

ZARZĄDZENIE

odpis wyroku z uzasadnieniem doręczyć pełnomocnikowi powoda.