

Sygnatura akt II Ca 778/17

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 21 czerwca 2017 r.

Sąd Okręgowy w Krakowie II Wydział Cywilny Odwoławczy

w składzie:

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

Protokolant: referent stażysta Renata Wołoszyńska

po rozpoznaniu w dniu 21 czerwca 2017 r. w Krakowie

na rozprawie

sprawy z powództwa D. S.

przeciwko (...) w K. działającej przez (...) Spółkę Akcyjną Oddział w Polsce z siedzibą w W.

o zapłatę

na skutek apelacji strony pozwanej

od wyroku Sądu Rejonowego dla Krakowa – Krowodrzy w Krakowie

z dnia 9 listopada 2016 r., sygnatura akt I C 2309/16/K

- zmienia zaskarżony wyrok w ten sposób, że powództwo oddala i zasądza od powoda na rzecz strony pozwanej kwotę 1341,95 zł (jeden tysiąc trzysta czterdzieści jeden złotych dziewięćdziesiąt pięć groszy) tytułem zwrotu kosztów procesu;
- zasądza od powoda na rzecz strony pozwanej kwotę 683,90 zł (sześćset osiemdziesiąt trzy złote dziewięćdziesiąt groszy) tytułem zwrotu kosztów postępowania odwoławczego.

SSO Anna Nowak

Sygn. akt II Ca 778/17

UZASADNIENIE

wyroku z dnia 21 czerwca 2017 roku

Sąd przyjął za podstawę faktyczną swego orzeczenia następujące fakty: Powód nabył u strony pozwanej bilet lotniczy na podróż jej liniami w dniu (...)r. z K. do W. przez F.. Z powodu strajku personelu pokładowego, wylot z K. został anulowany. Strajk personelu pokładowego zorganizował związek zawodowy pracowników strony pozwanej (...). Strajk trwał od (...) r. przez kolejne (...)dni. W wyniku strajku odwołano 4.804 loty (44% wszystkich lotów), co dotknęło 574.908 pasażerów (47,6% wszystkich pasażerów). W (...)r. pracownicy strony pozwanej (piloci i personel pokładowy) zorganizowali co najmniej (...)strajków mających wpływ na organizację lotów strony pozwanej. Powód odbył lot do

W. w dniu (...) r. innymi liniami, które zaproponowała mu strona pozwana, bez dodatkowych kosztów. Pismem z dnia (...)r. powód wezwał stronę pozwaną do zapłaty 600 euro tytułem odszkodowania objętego pozwem, ale bez skutku. W dniu (...)r. strona pozwana zamieściła na swojej stronie internetowej informację, że zgodziła się na wszystkie żądania związku zawodowego (...) (zgłoszone w dniu (...) r.) w zakresie świadczeń emerytalnych i tymczasowych świadczeń emerytalnych dla personelu pokładowego dla uniknięcia planowanego strajku i powiązanych z nim utrudnień dla podróżnych, a związek (...) tę ofertę odrzucił. W dniu (...) r. strona pozwana poinformowała na swojej stronie internetowej, że jej kierownictwo następnego dnia miało podjąć decyzję w sprawie konsekwencji trwającego strajku związku zawodowego (...). Z informacji wynikało, że (...) r. strona pozwana przedstawiła związkowi (...) zmienioną ofertę, w której zgodziła się na wszystkie jego żądania, a nadto w informacji opisano kwestie związane z obowiązującym w Spółce systemem emerytalnym i propozycjami zmian w tym zakresie. W dniu (...) r. strona pozwana na stronie internetowej podała, że powróci do normalnej obsługi lotów od najbliższej soboty.

Ustalenia faktyczne poczyniono na podstawie powołanych dowodów, które w zakresie, w jakim ich treść odzwierciedlono w sposób sprawozdawczy w ustaleniach, nie były kwestionowane i nie budziły wątpliwości Sądu. Takie ich ujęcie wynikało z faktu, że oświadczenia, stanowiące informacje ze strony internetowej strony pozwanej, która była ich autorem, zobrazowane na wydrukach komputerowych, stanowiły tylko jednostronny przekaz stanowiska strony pozwanej w przedmiocie strajku, nie mogły więc dowodzić – z uwagi na zakwestionowanie tych okoliczności przez powoda i brak innych dowodów – rzeczywistego stanu rzeczy. W stanie faktycznym Sąd pominął także treść artykułów prasowych, albowiem na ich podstawie nie sposób było czynić stanowczych ustaleń.

W tych okolicznościach Sąd wskazał na treść art. 5 ust. 1 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 (dalej jako „rozporządzenie”), w razie odwołania lotu, pasażerowie których to odwołanie dotyczy, mają prawo do odszkodowania od przewoźnika lotniczego zgodnie z art. 7, stosownie do którego wynosi ono: (-) 250 euro dla wszystkich lotów o długości do 1500 km, (-) 400 euro dla wszystkich lotów wewnątrzspółnotowych dłuższych niż 1500 km oraz wszystkich innych lotów o długości od 1500 do 3500 km i (-) 600 euro dla wszystkich innych lotów. Przewoźnik nie jest zobowiązany do wypłaty odszkodowania, jeżeli może dowieść, że odwołanie lotu zostało spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć mimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków (art. 5 ust. 3 rozporządzenia). Zgodnie z pkt 14 preambuły rozporządzenia, zobowiązania przewoźników powinny być ograniczone lub ich odpowiedzialność wyłączona w razie gdy zdarzenie jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć mimo 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 i strajków mających wpływ na działalność przewoźnika.

Mając na uwadze powyższe przepisy rozporządzenia i dokonując wykładni art. 5 ust. 3 rozporządzenia w świetle pkt 14 jego preambuły oraz celu rozporządzenia, nie powinno budzić wątpliwości, że strajk personelu przewoźnika obsługującego dany lot może stanowić nadzwyczajną okoliczność w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia, wyłączającą obowiązek zapłaty odszkodowania z art. 7 rozporządzenia. Nie każda jednak tego rodzaju okoliczność, w tym strajk, spowoduje ustanie przedmiotowego obowiązku, albowiem musi to być okoliczność, której nie można było uniknąć mimo podjęcia wszelkich racjonalnych działań, co jednoznacznie wynika z cyt. preambuły, w której wymienione zdarzenia (stany), jak strajk czy nieoczekiwane wady samolotu, nie stanowią nadzwyczajnych okoliczności, których nie dało się uniknąć, lecz jedynie przykłady tego typu okoliczności, co do których również powinno nastąpić zbadanie możliwości ich uniknięcia. W świetle powyższego i treści art. 5 ust. 3 rozporządzenia, nie powinno także budzić wątpliwości, że broniący się przed odszkodowaniem (jako zasadą) przewoźnik ma obowiązek wykazać nie tylko, że do odwołania lotu doszło na skutek nadzwyczajnych okoliczności, ale także, że podjął wszelkie racjonalne środki celem ich uniknięcia, chociaż ostatecznie bez powodzenia, co oznacza, że przewoźnik musi udowodnić, że albo podjęcie takich środków w ogóle nie było możliwe albo że podjął wszystkie środki, których

dostępność – na wypadek danej sytuacji – powinien i mógł sobie z góry zapewnić z racji prowadzonej działalności, które były adekwatne do stanu zaistniałych okoliczności nadzwyczajnych.

Jako zwrócono uwagę w wyroku Federalnego Trybunału Sprawiedliwości w sprawie X ZR 138/11 (k. 59-64), założeniem rozporządzenia jest ochrona konsumenta m.in. w następstwie odwołań lotów, które z perspektywy przedsiębiorstwa transportu lotniczego są pod względem gospodarczym racjonalne, a których można by uniknąć w interesie podróżnych, biorąc pod uwagę ich potrzeby oraz podejmując wszystkie racjonalne środki. Rozporządzenie ma bowiem na celu dodatkową ochronę praw pasażerów, dlatego przy ocenie, jakie zdarzenia należy uznać za nadzwyczajne, należy stosować rygorystyczną wykładnię, gdyż przyjęcie zaistnienia takiej okoliczności skutkuje tym, że w razie odwołania lub opóźnienia lotu roszczenie odszkodowawcze nie przysługuje, pomimo obowiązywania przepisów rozporządzenia. Postanowienia stanowiące wyjątek od unijnych przepisów o ochronie konsumentów należy wyklądać rygorystycznie, tak by zachowany został poziom ochrony przyjęty przez ustawodawcę unijnego. W wyroku w sprawie C-549/07 Trybunał Sprawiedliwości zaś podkreślił, że przewoźnik, by uwolnić się od odpowiedzialności na podstawie powołanego przepisu, musi dowieść, że nawet pomimo użycia wszelkich zasobów ludzkich i materiałowych oraz środków finansowych, jakimi dysponował w sposób oczywisty nie mógł, bez poświęceń możliwych z punktu widzenia jego przedsiębiorstwa w tym czasie, uniknąć sytuacji, w której zaistniałe nadzwyczajne okoliczności skutkowały odwołaniem lotu ((...)).

W ocenie Sądu, chociaż strona pozwana wykazała, że odwołanie lotu powoda było następstwem strajku jej pracowników pokładowych, to jednak nie udowodniła, że w tym zakresie podjęła wszelkie racjonalne środki, ażeby uniknąć tego strajku, który w dniu wylotu powoda trwał już 3 dzień. Rzecz bowiem nie w tym, że nie można było uznać strajku za szczególną okoliczność, z reguły istotnie wpływającą na działalność przewoźnika, ale w tym, aby wykazać, że doszło do niego pomimo zachowania przez przewoźnika zasad postępowania (określonych przez prawo krajowe i obowiązujących wewnątrz przedsiębiorstwa) oraz dostępnych mu środków i narzędzi, pozwalających przewoźnikowi na zgodne z prawem przeciwdziałanie strajkowi lub ograniczanie jego skutków. W sprawie więc wszystko sprowadzało się do ustalenia, czy strona pozwana przedstawiła takie dowody, które pozwalały na uznanie, że strajk zorganizowany przez związek zawodowy jej pracowników stanowił okoliczność, której faktycznie nie dało się uniknąć. Nie chodziło przy tym o jakiegoś szczególnego rodzaju dowody, mogły to być bowiem także dowody pośrednio prowadzące do powyższego wniosku. Należało też uwzględnić, że przedstawienie pewnych dowodów mogło być niemożliwe lub co najmniej utrudnione, zważywszy np. na poufność niektórych negocjacji prowadzonych przez przewoźnika i związek zawodowy. Niewątpliwie jednak, gdy powód przeczył stanowisku przewoźnika, ten nie mógł w procesie poprzestać na zaoferowaniu takich dowodów, które jedynie obrazowały treść komunikatów przewoźnika skierowanych do klientów, te bowiem z reguły w korzystnym świetle stawiały przewoźnika, ganiąc strajkujących za szkodzące firmie i klientom działania. Przewoźnik winien zaoferować zatem dowody, m.in. z dokumentów, pozwalające na ustalenie, np. obowiązującego w firmie stanu rzeczy, który przez strajkujących został zakwestionowany, zgłoszonych przez nich postulatów i propozycji zaoferowanych przez przewoźnika oraz wyników ich negocjacji, a także zasobów pracowniczych niewystarczających na wyłączenie lub ograniczenie skutków strajku oraz braku możliwości pozyskania poza firmą osób czy sprzętu do obsługi lotów. W związku z powyższym należało stwierdzić, że strona pozwana żadnego tego rodzaju dowodu nie przedstawiła, ograniczając się w zasadzie do powołania dowodów z jej własnych informacji zamieszczonych na stronie internetowej, które oczywiście nie były wystarczające dla dowiedzenia nimi faktów istotnych z punktu widzenia art. 5 ust. 3 rozporządzenia. Strona pozwana nie wskazała przy tym, aby przedstawienie ww. dowodów nie było możliwe, stąd też ostatecznie musiała ponieść konsekwencje swego zaniechania w tym względzie. Ponadto, w oparciu o zaoferowane przez stronę pozwaną dowody nie dało się wykluczyć, że miała ona możliwość zareagowania na zapowiedź strajku, skoro z informacji z jej strony internetowej wynikało, że na kilka dni przed ogłoszeniem strajku były prowadzone rozmowy ze związkiem zawodowym, które nie odniosły skutku i dlatego strona pozwana informowała o zamiarze skupienia się na zapewnieniu pomocy i wsparcia dla swoich klientów i na planowaniu kolejnych kroków mających na celu rozwiązanie toczącego się sporu (k. 41). Fakt prowadzenia negocjacji przed ogłoszeniem strajku świadczył o wiedzy strony pozwanej o prawdopodobieństwie jego wystąpienia, zwłaszcza że jej propozycje rozwiązania sporu nie zostały przyjęte. Nie pozostawało także bez znaczenia, że był to dwunasty strajk u strony pozwanej w tym roku (tego faktu strona pozwana nie zakwestionowała), a zatem biorąc

pod uwagę nastroje panujące w firmie, dążenie pracowników do uzyskania pewnych przywilejów emerytalnych, powtarzalność sytuacji strajkowych oraz fakt nieuwzględnienia żądań pracowniczych strona pozwana powinna była się liczyć z możliwością ogłoszenia kolejnego strajku i w związku z tym podjąć odpowiednie działania mające na celu np. zapewnienie rezerwowej kadry pokładowej. Strona pozwana nie wykazała w żaden sposób, aby takie działania podjęła albo że nie mieściły się one w jej możliwościach organizacyjnych, osobowych czy finansowych. Odwołanie się w tym względzie przez stronę pozwaną do skali strajku oraz doświadczenia życiowego i wiedzy powszechnej było z pewnością niewystarczające. Skoro miały być to okoliczności tak oczywiste, to tym bardziej strona pozwana nie powinna była mieć problemów, ażeby je dowodowo wykazać. Przede wszystkim jednak strona pozwana nie wykazała podjęcia wszelkich racjonalnych środków mieszczących się w jej możliwościach w celu uniknięcia strajku pracowników. Owszem, strona pozwana podała, że podjęła negocjacje ze związkiem zawodowym, a nawet, że przystąpiła na wszystkie żądania strajkujących (wg informacji ze strony internetowej, k. 45). Jednakże tej drugiej okoliczności w ogóle nie wykazała i w zasadzie, rozsądnie rzecz oceniając, wykazać byłoby ją trudno, jak bowiem przyjąć (bez żadnego dowodu), że strajkujący nie zgodzili się na to, co sami zaproponowali. Jeśli zaś tak było, to strona pozwana powinna była twierdzić, że strajk przestał być legalny i fakt ten w procesie wykazać. Nadto, skoro strona pozwana miała zgodzić się na wszystkie żądania strajkujących, to jak i po co miała później modyfikować swoją ofertę (chyba że założyło się, że strona pozwana chciała pracownikom dać więcej, niż oczekiwali). Strona pozwana nie wykazała, że podjęte działania, o jakich informowała publicznie na swojej stronie internetowej, faktycznie miały miejsce i jaki był zakres tych działań. Choć niewątpliwie nie była zobowiązana do uwzględnienia wszelkich żądań związku zawodowego, niemniej jednak musiała dowieść, że w tym celu podjęła działania, które mieściły się w granicach jej możliwości i że uwzględnienie dalej idących roszczeń związku byłoby sprzeczne z zasadami racjonalnego zarządzania przedsiębiorstwem. Strona pozwana nie wykazała przy tym (np. oferując dokumenty z negocjacji związkowych), jakie konkretnie postulaty zgłosił związek zawodowy, jaką konkretnie ofertę sama złożyła i jaki konkretnie był wynik początkowych negocjacji w tym zakresie. Stanowisko procesowe strony pozwanej poparte było wydrukami ze strony internetowej zawierającymi informacje zamieszczone przez nią samą, które nie podlegały w toku procesu weryfikacji nie tylko z uwagi na rodzaj zawnioskowanego dowodu, ale także z uwagi na samą ogólnikową treść zawartą w tych informacjach. Z podanych przyczyn nie było podstaw do uznania, że strona pozwana uwolniła się skutecznie od odpowiedzialności, dlatego na mocy art. 7 ust. 1 c rozporządzenia Sąd zasądził na rzecz powoda kwotę 600 euro, natomiast o ustawowych odsetkach za opóźnienie orzekł na podstawie art. 481 § 1 i 2 k.c. w zw. z art. 455 k.c. mając na uwadze przedsądowe wezwanie strony pozwanej do zapłaty.

W pkt 2 wyroku Sąd rozstrzygnął o kosztach procesu, zasądzając je na zasadzie art. 98 § 1 i 3 k.p.c. w zw. z art. 109 § 2 k.p.c. od przegrywającej sprawę strony pozwanej na rzecz powoda. Na koszty te złożyły się: opłata od pozwu w kwocie 100 zł (okł.), opłata skarbową od pełnomocnictwa w kwocie 17 zł (k. 17) i wynagrodzenie pełnomocnika ustalone zgodnie z § 2 pkt 3 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności adwokackie (Dz. U. poz. 1800) w brzmieniu sprzed nowelizacji.

Strona pozwana (...)w (...)w apelacji od powyższego wyroku, wniosła o jego zmianę, poprzez oddalenie powództwa w całości oraz o zasądzenie kosztów. Zaskarżonemu wyrokowi zarzuciła naruszenie przepisów postępowania, które mogło mieć wpływ na treść orzeczenia oraz naruszenie prawa materialnego.

W ramach zarzutu naruszenia przepisów postępowania strona pozwana zarzuciła naruszenie:

- art. 230 k.p.c. poprzez przyjęcie, że powód zaprzeczył okolicznościom powołanym przez pozwaną,
- art. 227 w zw. z art. 217 § 1 k.p.c. poprzez uznanie za niewystarczające dla wykazania przesłanek oddalenia publikacji prasowych oraz korespondencji wewnętrznej strony pozwanej - art. 309 k.p.c. poprzez uznanie za niewystarczające wydruków ze stron internetowych;
- art. 223 § 1 k.p.c. poprzez przekroczenie granic swobodnej oceny dowodów
- art. 231 k.p.c. poprzez uznanie, że pozwana nie udowodniła, by nie można było zapobiec skali zakłóceń wynikających ze strajku, pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków, gdy tymczasem prawidłowe zastosowanie domniemania

faktycznego doprowadziłoby do wniosku, że skutkom tak dużego strajku nie da się zapobiec, pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków.

W ramach zarzutu naruszenia prawa materialnego strona pozwana podniosła zarzut naruszenia art. 5 ust. 3 Rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 roku 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 przez jego niewłaściwe zastosowanie, polegające na braku rozważenia, czy przewoźnik dysponował jakimikolwiek racjonalnymi środkami, które pozwoliłyby na uniknięcie wystąpienia nadzwyczajnej okoliczności i uznanie, że na gruncie tego przepisu pozwana nie dysponowała takimi środkami w przypadku strajku.

Sąd Okręgowy zważył, co następuje:

Rozpoznanie sprawy w granicach apelacji - zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Sądu Najwyższego - oznacza konieczność samodzielnego dokonania przez Sąd drugiej instancji jurydycznej oceny dochodzonego żądania i skonfrontowania jej z zaskarżonym orzeczeniem oraz stojącymi za nim motywami. Sąd drugiej instancji ma bowiem obowiązek dokonania ustaleń faktycznych i to niezależnie od tego, czy wnoszący apelację podniósł zarzut dokonania wadliwych ustaleń faktycznych lub ich braku. Dokonanie ustaleń faktycznych umożliwi sędziom drugiej instancji ustalenie podstawy prawnej wyroku, a więc dobór właściwego przepisu prawa materialnego, jego wykładnię oraz dokonanie aktu subsumcji (por. uchwała składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 31 stycznia 2008 r., III CZP 49/07, OSNC 2008, Nr 6, poz. 55 i powołane tam orzecznictwo oraz wyrok Sądu Najwyższego z dnia 9 maja 2013 roku, II CNP 72/12, Lex nr 1360205).

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 wprost przyznał, że przyczyną odwołania lotu (...) z K. do F., który miał się odbyć w dniu (...) roku, był trwający (...) do (...) roku strajk personelu pokładowego zorganizowany przez związek zawodowy (...). Analizując treść pisma powoda z dnia 9 sierpnia 2016 roku (k. 102 – 105) trudno znaleźć zaprzeczenie przywoływanych przez pozwaną okoliczności faktycznych. Powód nie wskazuje, że fakty te nie są prawdziwe, a tylko je odmiennie ocenia. Natomiast na rozprawie w 9 listopada 2017 roku nie stawiał się pełnomocnik powoda i nie składał żadnych oświadczeń. Analizując zatem treść pism procesowych należy uznać za bezsporny zakres i zasięg tego strajku, w tym wskazać, że powód nie kwestionował wskazywanych przez stronę pozwaną danych, a wynikających z dołączonych przez nią raportów (k. 81 – 93), z których wynika, że łącznie w ciągu (...) 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. (...) roku odwołano 290 lotów, co dotknęło 37 500 pasażerów. Powód nie kwestionował również tego, że strona pozwana przed rozpoczęciem strajku prowadziła negocjacje ze związkiem zawodowym (...) i że (...) roku zgodziła się na realizację postulatów tego związku w zakresie świadczeń emerytalnych oraz tymczasowych świadczeń emerytalnych dla członków personelu pokładowego (...) 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 (...) roku (...) 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 (...) euro, a najwyższe zarobki sięgają rzędu (...) euro. Powyższe okoliczności wynikały z dołączonych przez stronę pozwaną do akt dokumentów (k. 38 – 70). Powód w toku niniejszego postępowania nie kwestionował 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 (...) roku (data wszczęcia strajku) strona pozwana o godzinie (...) nie dysponowała jeszcze informacjami na temat samego strajku i jego rozmiarów. Okoliczności te wynikały z przedstawionej przez stronę pozwaną korespondencji email. 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 lot alternatywny znajduje się powód, który w dniu 10 listopada 2015 roku, czyli już w dniu następnym, zapewniono lot z K. przez W. do W., 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 powódkę, przedstawionym w punkcie 3 niniejszych rozważań, pozostałym faktom powoływanym przez stronę pozwaną (poza faktem zrealizowania wszystkich postulatów strajkujących), za uzasadniony należało uznać zarzut apelacji strony pozwanej, w którym podnosi ona, że skoro powódka nie kwestionowała faktów przytoczonych w jej stanowisku, i wynikających z dołączonych przez nią dokumentów, to fakty te winny zostać uznane przez Sąd Rejonowy ze przyznane i jako takie niewymagające dowodów. Tyle tylko, że podstawy tego uznania (poza przyczyną odwołania lotu, długości strajku i jego rozmiaru) nie stanowi, jak wskazuje w apelacji strona pozwana, art. 229 k.p.c., dotyczący faktów wprost przyznanych, ale art. 230 k.p.c., który dotyczy twierdzeń o faktach, którym strona wprost nie zaprzeczyła, jeżeli całokształt okoliczności sprawy pozwala na ich uznanie za przyznane.

Jak wykazuje lektura pism składanych przez powoda, nie tylko nie zaprzeczył on przytoczonym przez stronę pozwaną faktom, których wprost nie przyznała, a wręcz odnosiła się do tych faktów, wskazując, iż powoływane przez stronę pozwaną okoliczności nie mogą stanowić podstawy zwolnienia jej od odpowiedzialności za odwołany lot. W szczególności w odpowiedzi na sprzeciw od nakazu zapłaty (k. 102-104) powód, odnosząc się do argumentacji przedstawionej przez stronę pozwaną i zaprezentowanych przez nią faktów, zarzucał, że konflikty w strukturach pracowniczych strony pozwanej, prowadzące do wystąpienia strajku, nie są jednorazowe, a zatem nie mogą zostać uznane za nadzwyczajną okoliczność. Wprost przy tym wskazywała, że w treści sprzeciwu od nakazu zapłaty strona pozwana nie wykazała, aby następstwa strajku wygenerowały okoliczności nadzwyczajne do tego stopnia, by uchronić ją od odpowiedzialności odszkodowawczej wobec pasażera.

W żadnym oświadczeniu powód nie zakwestionowała przytoczonych przez stronę pozwaną faktów, a z jego stanowiska, w którym do tych faktów wprost się odnosił należy wnioskować, że okoliczności tych nie kwestionował, a zatem należy je uznać za przyznane na podstawie art. 230 k.p.c.

Podkreślić bowiem 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.UE.L.2004.46.1, Dz.U.UE-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.

Sąd Okręgowy zauważa jednocześnie, że - wbrew stanowisku Sądu Rejonowego - także dokumenty prywatne, w tym również te pochodzące od strony, w świetle przepisów Kodeksu postępowania cywilnego mają walor dowodu, który, jak każdy inny dowód, podlega ocenie w świetle zasad określonych w art. 233 § 1 k.p.c. Zgodnie bowiem z art. 245 k.p.c. dokument prywatny sporządzony w formie pisemnej albo elektronicznej stanowi dowód tego, że osoba, która go podpisała, złożyła oświadczenie zawarte w dokumencie. Sąd Rejonowy, dyskredytując zaoferowane przez stronę pozwaną dowody z dokumentów, nie wskazał zresztą jakimi innymi jego zdaniem środkami dowodowymi

strona pozwana winna wykazywać treść korespondencji ze związkami zawodowymi, zamieszczanych informacji na stronie internetowej, czy zestawienia danych dotyczących ilości odwołanych lotów. Są to przecież zdarzenia, które dotyczą sfery wewnętrznej działalności przedsiębiorstwa, a zatem ich udokumentowanie siłą rzeczy następować musi w oparciu o wewnętrzne dokumenty tego przedsiębiorstwa.

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.U.E.L.2004.46.1, Dz.U.U.E-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 w pierwszej kolejności 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 (...)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 (...))

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 uniijny 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 (...) 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. To zaś umożliwia Sądowi Okręgowemu rozpoznanie niniejszej sprawy bez konieczności uzyskiwania orzeczenia prejudycjalnego Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w trybie art. 267 (...) (por. wyrok Trybunału Sprawiedliwości w sprawie 283/81, (...)).

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 wołą 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 wypłacenia 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 (...), 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 pracodawcy 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, jak sugeruje powódka, 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 zmagala 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 wymagane, 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 (...) o godz. (...) nie posiadała informacji o jego rozmiarze i czasie trwania. Przedstawiła dane, z których wynika, że łącznie w ciągu (...) 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. (...) roku odwołano 290 lotów, co dotknęło 37 500 pasażerów. W dniu (...) roku tj. w dniu, w którym doszło do odwołania lotu powódki, odwołanych zostało 940 lotów (na 1370 zaplanowanych), co dotknęło ponad 107 000 pasażerów.

Słusznie zarzuca strona pozwana, że, biorąc pod rozwagę rozmiar i charakter strajku, nie sposób zasadnie przyjmować, by istniały możliwości zapobieżenia odwołania lotów, w tym także lotu powódki.

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 szczególnie 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. Z punktu widzenia ograniczonej ilości przedsiębiorstw wykonujących przewozy lotnicze i ich własne zobowiązania za nierealną należy również uznać, sugerowaną przez powódkę na rozprawie apelacyjnej, możliwość wycarterowania z dnia na dzień tak dużej ilości samolotów wraz z obsługą.

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 powódki. 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 (...). 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. Dzięki tym działaniom również powód pomimo odwołania lotu już w następnym dniu tj. (...)roku odbyła podróż K. - W..

W świetle powyższych rozważań w ocenie Sądu Okręgowego uprawniony jest zarzut strony pozwanej, że odwołanie lotu powódki 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.UE-sp.07-8-10).

Z tego też względu Sąd Okręgowy, w uwzględnieniu apelacji strony pozwanej, na podstawie art. 386 § 1 k.p.c. zmienił zaskarżony wyrok oddalając powództwo i obciążając powódkę kosztami procesu. Na zasądzoną tytułem zwrotu kosztów procesu kwotę złożyło się wynagrodzenie pełnomocnika strony pozwanej w wysokości 1200 zł, liczone stosownie do § 2 pkt 3 Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 roku (Dz. U. z 2015 roku, poz. 1800) oraz opłata skarbową od pełnomocnictwa w kwocie 17 zł.

O kosztach postępowania odwoławczego Sąd Okręgowy orzekł na podstawie art. 98 k.p.c. w zw. z art. 108 § 1 k.p.c. w zw. z art. 391 § 1 k.p.c. Na zasądzoną na rzecz strony powodowej kwotę złożyła się opłata od apelacji w kwocie 131 zł, koszt dojazdu pełnomocnika na rozprawę apelacyjną w kwocie 102,90 zł, zgodnie ze złożoną fakturą, oraz wynagrodzenie pełnomocnika w kwocie 450 zł, liczone stosownie do § 2 pkt 3 w zw. z § 10 ust. 1 pkt 1 Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 roku (Dz. U. z 2015 roku, poz. 1800).

SSO Anna Nowak