

Sygn. akt. II Ca 1041/20

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 20 sierpnia 2020 roku

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

Przewodniczący: Sędzia Joanna Czernecka

po rozpoznaniu w dniu 20 sierpnia 2020 roku w Krakowie

na posiedzeniu niejawnym w postępowaniu uproszczonym

sprawy z powództwa C. S.

przeciwko (...) z siedzibą w S. (Irlandia)

o zapłatę

na skutek apelacji strony pozwanej od wyroku Sądu Rejonowego dla Krakowa – Krowodrzy w Krakowie z dnia 20 listopada 2019 roku, sygnatura akt I C 2272/19/K

oddala apelację.

Sędzia Joanna Czernecka

Sygn. akt II Ca 1041/20

UZASADNIENIE

wyroku Sądu Okręgowego w Krakowie z dnia 20 sierpnia 2020 roku

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 podstawie art. 505¹³ § 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.

Tytułem wstępu wskazać należy, że w niniejszej sprawie powód dochodził zapłaty kwoty 400 Euro z odsetkami ustawowymi za opóźnienie liczonymi od dnia 29 września 2018 roku do dnia zapłaty. Roszczenie dochodzone było na podstawie art. 7 rozporządzenia nr 261/2004/WE w stanie faktycznym, w którym doszło do odwołania lotu, który miał się odbyć w dniu 28 września 2018 r. na trasie P.-K..

Przypomnieć należy, że kwestia dochodzenia roszczeń majątkowych wynikających z rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady nr 261/2004 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- „rozporządzenie”) uregulowana została w art. 205c ustawy z dnia 3 lipca 2002 roku – Prawo lotnicze. Zgodnie z jego ust. 1, roszczenia te przysługują pasażerowi po

wyczerpaniu postępowania reklamacyjnego. Postępowanie reklamacyjne uważa się za wyczerpane w przypadku, gdy przewoźnik lotniczy, organizator turystyki albo sprzedawca biletów rozpatrzył reklamację albo upłynął termin do jej rozpatrzenia. Reklamacja powinna być rozpatrzona w terminie 30 dni od dnia jej złożenia (ust. 2). Reklamację składa się w formie pisemnej albo elektronicznej w rozumieniu przepisów Kodeksu cywilnego (ust. 3). Jeżeli przewoźnik lotniczy, organizator turystyki albo sprzedawca biletów zapewnia możliwość złożenia reklamacji drogą elektroniczną, pasażer może także złożyć reklamację w formie dokumentowej w rozumieniu przepisów Kodeksu cywilnego za pośrednictwem poczty elektronicznej lub formularza elektronicznego zamieszczonego na stronie internetowej tego przewoźnika lotniczego, organizatora turystyki albo sprzedawcy biletów (ust. 4). Przewoźnik lotniczy, organizator turystyki albo sprzedawca biletów ma obowiązek niezwłocznie przesłać pasażerowi na trwałym nośniku informacji potwierdzenie otrzymania reklamacji złożonej w sposób, o którym mowa w ust. 4 (ust. 5). Przewoźnik lotniczy, organizator turystyki albo sprzedawca biletów przekazuje pasażerowi odpowiedź na reklamację w formie, w jakiej reklamacja została złożona. Jeżeli przewoźnik lotniczy, organizator turystyki albo sprzedawca biletów nie udzielił odpowiedzi na reklamację w terminie, o którym mowa w ust. 2, uważa się, że uznał reklamację (ust. 6). Roszczenia majątkowe pasażerów wynikające z przepisów, o których mowa w ust. 1, przedawniają się z upływem 1 roku od dnia wykonania przewozu, a w przypadku gdy przewóz nie został wykonany - od dnia, w którym miał być wykonany (ust. 7). Bieg przedawnienia roszczeń majątkowych zawiesza się na okres od dnia złożenia reklamacji do dnia udzielenia na nią odpowiedzi albo do dnia, w którym upłynął termin na jej rozpatrzenie (ust. 8).

Wymaga zauważenia, że przepis art. 205 c ust. 1 ustawy Prawo lotnicze wszedł w życie w dniu 1 kwietnia 2019 r. Wprowadzony został ustawą z dnia 14 grudnia 2018 r. o zmianie ustawy - Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw. Zgodnie z art. 14 ust. 1 tej ustawy do spraw wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe, z tym że w sprawach związanych z: 1) przewozem lotniczym, o którym mowa w dziale X ustawy zmienianej w art. 1, 2) udzieleniem przez komendanta oddziału Straży Granicznej informacji o braku negatywnych przesłanek do uzyskania dostępu do strefy zastrzeżonej lotniska, o którym mowa w art. 188a ust. 4 ustawy zmienianej w art. 1, 3) usuwaniem przeszkód lotniczych, które nie są obiektami budowlanymi, a stanowią zagrożenie bezpieczeństwa ruchu lotniczego, 4) wydaniem promesy zezwolenia, o której mowa w art. 57 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, i zezwoleniem na założenie lotniska, o którym mowa w art. 55 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1 - stosuje się przepisy ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą. Zgodnie zaś z art. 15 tej ustawy przepis art. 205c ust. 7 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, stosuje się wyłącznie do przewozów lotniczych wykonanych po dniu wejścia w życie niniejszej ustawy oraz przewozów lotniczych niewykonanych, które miały być wykonane po dniu wejścia w życie niniejszej ustawy. Jednocześnie ustawodawca nie definiuje pojęcia „sprawy”, wobec czego brak podstaw do ograniczania go wyłącznie do wszczęcia sprawy w postępowaniu sądowym. Skoro powód wezwał stronę pozwaną do zaspokojenia roszczenia w grudniu 2018 r., to oznacza że jeszcze przed wejściem w życie art. 205 c Prawo lotnicze podjął czynności mające na celu dochodzenie roszczenia. Uzasadnia to tezę o braku podstaw do stosowania względem roszczenia powoda regulacji zawartej w tym przepisie.

Wobec powyższego Sąd Okręgowy nie podziela stanowiska apelującej, iż doszło do naruszenia art. 205 c ust. 1 pkt 1 ustawy Prawo lotnicze w zw. z art. 199 § 1 pkt 1 k.p.c.

Odnosząc się do zarzutu naruszenia art. 233 k.p.c., przypomnieć trzeba, że przepis ten przyznaje sądowi swobodę w ocenie zebranego materiału dowodowego, zaś zarzut naruszenia tego uprawnienia tylko wtedy można uznać za usprawiedliwiony, jeżeli sąd zaprezentuje rozumowanie sprzeczne z regułami logiki bądź doświadczeniem życiowym. Dla skuteczności zarzutu naruszenia ww. przepisu nie wystarcza samo twierdzenie o wadliwości dokonanych ustaleń faktycznych odwołujące się do stanu faktycznego, który w przekonaniu skarżącego odpowiada rzeczywistości. Konieczne jest wskazanie przyczyn dyskwalifikujących postępowanie sądu w tym zakresie. Wymaga jednocześnie zauważenia, że apelująca nie kwestionuje dokonanej przez Sąd I instancji oceny dowodów, ani nie podważa ustaleń faktycznych, ale stoi na stanowisku, że z ujawnionych w toku postępowania okoliczności Sąd winien wywieść odmienne wnioski prawne.

Zgodnie z motywami 14 i 15 oraz art. 5 ust. 3 rozporządzenia w drodze odstępstwa od przepisów ust. 1 tego artykułu przewoźnik lotniczy jest zwolniony z ciężącego na nim obowiązku naprawienia szkody na podstawie art. 7 rozporządzenia nr 261/2004, jeżeli jest on w stanie dowieść, że odwołanie lub opóźnienie lotu wynoszące co najmniej trzy godziny po planowanym przylocie wynika z „nadzwyczajnych okoliczności”, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków, lub że w przypadku zaistnienia takiej okoliczności przyjął środki dostosowane do sytuacji poprzez wykorzystanie wszelkich dostępnych mu zasobów personalnych lub materialnych, a także zasobów finansowych w celu uniknięcia, aby okoliczność ta nie doprowadziła do odwołania lub dużego opóźnienia danego lotu (wyrok z dnia 4 kwietnia 2019 r., Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, pkt 19 i przytoczone tam orzecznictwo). Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem jako „nadzwyczajne okoliczności” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 można zakwalifikować wydarzenia, które ze względu na swój charakter lub źródło nie są właściwe dla normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i pozostają poza zakresem jego skutecznej kontroli, przy czym te dwa warunki są kumulatywne (wyrok z dnia 4 kwietnia 2019 r., Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, pkt 20 i przytoczone tam orzecznictwo). Ponieważ nie wszystkie nadzwyczajne okoliczności skutkują zwolnieniem z obowiązku wypłaty odszkodowania pasażerom, to na podmiocie, który zamierza się na nie powołać, spoczywa 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 z dnia 4 maja 2017 r., Pešková i Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, pkt 28).

Sąd II instancji podziela wykładnię przepisów, przedstawioną w uzasadnieniu wyroku z dnia 13 grudnia 2017 r., wydanego przez Sąd Okręgowy w Krakowie w o sygn. akt II Ca 2091/16. Przyjął on, że strajki, które mogą wpływać na działalność przewoźnika, stanowią jedną z nadzwyczajnych okoliczności, mogącą wyłączyć odpowiedzialność przewoźnika lotniczego za odwołany lub opóźniony lot. Przy czym uznał, że chodzi w tym wypadku o każdy rodzaj „strajków mających wpływ na działalność przewoźnika”, a zatem również o strajki pracowników przewoźnika lotniczego, o ile mają wpływ na działalność tego przewoźnika.

Za Sądem Okręgowym w sprawie II Ca 2091/16 powtórzyć 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 (...) 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.

Niemniej jednak wystąpienie takich zdarzeń nie powoduje każdorazowo i automatycznie zwolnienia przewoźnika z obowiązku wypłaty odszkodowania. Dlatego też na uwagę zasługuje w tym kontekście cel rozporządzenia, którym jest zapewnienie wysokiego poziomu ochrony pasażerów (motyw 1 rozporządzenia) oraz fakt, że art. 5 ust. 3 rozporządzenia stanowi odstępstwo od zasadniczego prawa pasażerów do odszkodowania w przypadku odwołania lub dużego opóźnienia lotu.

I tak zgodnie z regułą ciężaru dowodu art. 6 k.c. zgodnie, z którą strona wywodząca z danego faktu skutki prawne powinna fakt ten udowodnić, to strona pozwana w celu uzyskania korzystnego dla siebie wyroku - zmierzając do uchylecia się od odpowiedzialności odszkodowawczej za odwołanie lotu powoda, powinna była udowodnić, że strajk załogi, który doprowadził do odwołania lotu, był okolicznością nadzwyczajną, a więc leżącą poza normalnym wykonywaniem działalności na rynku przewozów lotniczych.

Jak wyjaśnił Trybunał, przewoźnik musi, 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).

Strona pozwana nie wykazała, aby podjęła „wszelkie racjonalne środki” celem jego uniknięcia. Mianowicie, informacje o planowanym strajku były dostępne znacznie wcześniej, niż planowany lot powoda i były to informacje powszechnie znane. Aczkolwiek nie jest to okoliczność wyłączająca odpowiedzialność przewoźnika, gdyż w rzeczywistości świadczy to na jego niekorzyść – trudno bowiem uznać za zdarzenie nadzwyczajne i niespodziewane strajk, który nastąpił, jak wynika z twierdzeń samego pozwanego po kilkumiesięcznych negocjacjach, co może oznaczać, że strona pozwana miała wystarczająco dużo czasu na przygotowanie się i wypracowanie właściwych procedur celem zminimalizowania skutków. Już bowiem w na początku 2018 r. odbyło się pierwsze spotkanie przewoźnika lotniczego ze związkami zawodowymi reprezentującymi załogę pokładową. Nie można pominąć faktu, że wyjaśniając przyczyny i przebieg strajku, strona pozwana ograniczyła się do wskazania, że prowadziła wielomiesięczne negocjacje z związkiem zawodowym, nie były one uzasadnione żadnymi zmianami po stronie przewoźnika – czy to nagłą zmianą wewnętrzną polityki, niesatysfakcjonującymi pracowników decyzjami czy jakimikolwiek zmianami sposobu prowadzenia działalności przez przewoźnika. Podniosła, że pomimo prób ich jak najszybszego zakończenia doszło do nieuzasadnionego strajku. Stwierdziła, że w jej ocenie podjęła ona wszelkie racjonalne środki by zapobiec strajkowi – inicjowała spotkania, brała aktywny udział w spotkaniach mediacyjnych, była gotowa do ustępstw. Niemniej jednak, twierdzenia te nie zostały poparte żadnymi dokumentami umożliwiającymi weryfikację zajętego stanowiska procesowego i rekonstrukcję okoliczności strajku z dnia 28 września 2018 r. Skarżąca nie dostarczyła również żadnych materiałów celem wykazania, iż wdrożyła odpowiednie działania w celu ograniczenia skutków spodziewanego strajku (zwłaszcza po uzyskaniu informacji o jego planowaniu), tym bardziej, że pozostając dalej od miesięcy w sporze z pracownikami musiała się przecież liczyć z jego eskalacją.

Dlatego Sąd Okręgowy nie jest w stanie stwierdzić, czy rzeczywiście negocjacje ze związkiem zawodowym z punktu widzenia pracodawcy były prowadzone w taki sposób, by uczynić wszystko co możliwe w celu uniknięcia strajku.

Żadnego skutku w tym kontekście nie mogło odnieść powołanie się w treści apelacji na wyrok sądu niemieckiego, czy włoskiego. Oczywistym jest bowiem, że ustalenia poczynione przez sądy w tamtych sprawach nie były w żadnym zakresie wiążące z punktu widzenia rozstrzygnięcia w rozpatrywanej sprawie, a równocześnie skarżący poprzestał jedynie na twierdzeniach, nie przedkładając odpisu powoływanego orzeczenia ani jego uzasadnienia. Nie dostarczył zatem żadnych podstaw do przyjęcia, iż dotyczyło ono okoliczności mających znaczenie dla wyniku niniejszego postępowania.

Konstatując, Sąd Okręgowy stoi na stanowisku, że strona pozwana nie spełniła przesłanek przewidzianych w art. 5 ust. 3 ww. rozporządzenia - nie zdołała w sposób dostateczny wykazać, iż lot powoda został odwołany w następstwie nadzwyczajnych okoliczności, niemieszczących się w ramach normalnego wykonywania działalności przewoźnika lotniczego. Tym samym, oznacza to, że nie mogła uchylić się od zaspokojenia roszczenia odszkodowawczego, wynikającego z art. 7 ust. 1 ww. rozporządzenia, które trafnie zostało zasądzone w punkcie I. wyroku..

Uznając zatem wyrok za prawidłowy Sąd Okręgowy apelację oddalił na podstawie art. 385 k.p.c.

Sędzia Joanna Czernecka