

## UZASADNIENIE

### **wyroku z dnia 31 pa ździernika 2018 roku**

Pozwem z dnia 8 czerwca 2017 r. (data prezentaty biura podawczego) powódka J. F. wniosła o zasądzenie od pozwanego W. A. Hungary L. K.. kwoty 400 euro wraz z odsetkami ustawowymi od tej kwoty, liczonymi od dnia 22 września 2016 r. do dnia zapłaty. Ponadto wniosła o zasądzenie kosztów postępowania sądowego, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

W uzasadnieniu powódka wskazała, że w dniu 2 lipca 2016 r. miała podróżować liniami lotniczymi pozwanego z W. do B.. Wylot powoda z W. został anulowany. Pomimo wezwania do zapłaty pozwany nie wypłacił należnego odszkodowania.

(pozew k. 2-3v)

W dniu 22 stycznia 2018 r. wydano w tut. Sądzie wyrok zaoczny, zgodnie z żądaniem pozwu.

(wyrok zaoczny k. 49)

W sprzeciwie od wyroku zaocznego pozwany wniósł o oddalenie powództwa w całości i zasądzenie kosztów procesu. Pozwany przyznał, że rejs z W. do B. został odwołany, jednakże odwołanie lotu nastąpiło wskutek strajku pracowników spółki (...) zajmującej się świadczeniem usług związanych z obsługą naziemną transportu lotniczego od 1 lipca do 3 lipca 2016 r. Zdarzenie to zbiegło się w czasie z problemami hiszpańskich tanich linii lotniczych V., które masowo odwoływały w tym czasie swoje loty, mające obsłużyć ponad 8 tysięcy pasażerów. Wydarzenia te doprowadziły do zatłoczenia i chaosu na lotnisku. Była to przesłanka egzoneracji przewoźnika w postaci nadzwyczajnych okoliczności, których nie dało się przewidzieć.

(sprzeciw od wyroku zaocznego k. 56-58)

Pismem procesowym z dnia 10 lipca 2018 r. powód podtrzymał stanowisko w sprawie oraz wskazał, iż pozwana wiedziała o strajku co najmniej w dniu 30 czerwca 2016 r., tym samym mogła podjąć środki niezbędne do uniknięcia skutków w postaci odwołania lotu. Powód podniósł, że pozwany na potwierdzenie swoich twierdzeń nie przedstawił żadnych dowodów.

(pismo k. 104-106)

Do czasu zamknięcia rozprawy stanowiska stron nie uległy już zmianie.

### **Sąd ustalił następujący stan faktyczny:**

Powódka J. F. zawarła z pozwaną spółką umowę przewozu, na podstawie której w dniu 2 lipca 2016 roku miała odbyć obsługiwany przez pozwaną lot z W. do B.. Wylot był planowany o godzinie 16:55.

(bezsporne, potwierdzenie rezerwacji k. 8, wydruk k. 123-125)

W dniu 30 czerwca 2016 r. pozwany otrzymał informację o strajku pracowników S.. Z dostępnych informacji wynikało, że strajk był zaplanowany na dzień 2 lipca 2016 r. w godzinach 8-12, 14-17, 20-22.

(e-mail przewoźnika k. 80-81, wydruki z prasy z tłumaczeniami k. 82-87, 89-92)

W dniu 17 lipca 2016 powódka zgłosiła do przewoźnika informację, że lot, na który wykupiła bilet, został odwołany oraz że dotarła do B. w zorganizowany przez siebie sposób i wniosła o zwrot poniesionych kosztów z tym związanych.

W odpowiedzi na powyższe, pozwana odmówiła wypłaty odszkodowania. Dnia 8 września 2016 r. powódka wezwała pozwanego drogą e-mail do zapłaty kwoty 400 euro.

(wydruk korespondencji k. 11-22)

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie powołanych wyżej dokumentów prywatnych, których wiarygodność nie budziła zastrzeżeń Sądu, mimo, że stanowiły on kopie dokumentów poświadczane przez pełnomocników stron.

**Sąd zważył, co następuje:**

Powództwo nie zasługiwało na uwzględnienie.

Na wstępie należy wyjaśnić, że powódka dochodziła zryczałtowanego odszkodowania za opóźnienie lotu.

Podstawę prawną dochodzonego przez powoda roszczenia stanowią przepisy Rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 roku, ustanawiające 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 z dnia 17 lutego 2004 r.), które, w zakresie, w jakim stanowią rozwiązania szczególne, wyłączają stosowanie art. 471 i n. k.c. 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 to 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.

Zgodnie z treścią art. 5 ust. 3 obsługujący przewoźnik lotniczy nie jest zobowiązany do wypłaty rekompensaty przewidzianej w art. 7, jeżeli może dowieść, że odwołanie jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków.

Jak wskazano w Wytycznych interpretacyjnych dotyczących rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów oraz rozporządzenia Rady (WE) nr 2027/97 w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków lotniczych zmienionego rozporządzeniem (WE) nr 889/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady (2016/C 214/04), podstawową zasadą art. 5 ust. 1 lit. c) jest konieczność wypłaty odszkodowania, jeżeli pasażer nie został poinformowany o odwołaniu z odpowiednim wyprzedzeniem. Jednak nawet wówczas odszkodowania nie trzeba wypłacać, jeżeli przewoźnik może dowieść, zgodnie z art. 5 ust. 3, że odwołanie jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków (zob. pkt 3.2.6. Wytycznych).

W powołanych wyżej Wytycznych interpretacyjnych wskazano też, że w celu uzyskania zwolnienia z obowiązku wypłaty odszkodowania przewoźnik musi jednocześnie wykazać:

- 1) istnienie nadzwyczajnych okoliczności, tj. zdarzenia o charakterze nieprzewidywalnym, zewnętrznym i niemożliwym do uniknięcia, których nie mógł uniknąć, nawet gdyby podjął wszystkie racjonalne środki w tym celu,

2) związek między zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności a opóźnieniem lub odwołaniem, oraz

3) fakt, że takiego opóźnienia lub odwołania nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków.

Odnosząc się do przesłanki nadzwyczajnych okoliczności, wskazanej w pkt 1), należy zaznaczyć, że zgodnie z punktem 14 preambuły do ww. rozporządzenia, „(...) zobowiązania przewoźników lotniczych powinny być ograniczone lub ich odpowiedzialność wyłączona w przypadku, gdy zdarzenie jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć, pomimo 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 oraz strajków mających wpływ na działalność przewoźnika.”

W punkcie 15 preambuły do ww. rozporządzenia wskazano ponadto, 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.

Interpretując powyższe normy należy mieć na uwadze dotychczasowe orzecznictwo dotyczące interpretacji pojęcia nadzwyczajnych okoliczności. Trybunał Sprawiedliwości w wyroku z 22 grudnia 2008 r. w sprawie C-549/07 wskazał, że samo zaistnienie zdarzenia, wskazanego w punkcie 14 preambuły, nie pozwala na przyjęcie, iż w sprawie wystąpiły nadzwyczajne okoliczności w rozumieniu 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 we wspomnianym motywie - 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”. Podobne rozumienie tych regulacji znajduje odzwierciedlenie w orzecznictwie Naczelnego Sądu Administracyjnego (vide wyrok z 27 marca 2014 r. o sygn. I OSK 1971/12).

Dane nadzwyczajne okoliczności mogą prowadzić do więcej niż jednego odwołania lub opóźnienia w miejscu docelowym, analogicznie, jak w przypadku decyzji kierownictwa lotów (decyzji dotyczącej zarządzania ruchem lotniczym), o której mowa w motywie 15 rozporządzenia. Jako odstępstwo od zasady ogólnej (tj. wypłata odszkodowania odzwierciedla cel ochrony konsumentów), należy je interpretować w sposób ścisły.

Za nadzwyczajne okoliczności uznaje się m.in. nieprzewidziane zakłócenia wynikające z wojny i niestabilności politycznej, w trakcie których podróż nie jest zalecana, zamknięcie ze względów bezpieczeństwa lotniska odlotu lub lotniska przylotu bez wcześniejszego powiadomienia, porwanie statku powietrznego oraz zamknięcie zarówno lotniska odlotów, jak i lotniska przylotów z powodu warunków meteorologicznych usterek technicznych samolotów, które można zakwalifikować jako nadzwyczajną okoliczność oraz katalog zdarzeń, których jako taką okoliczność uznać nie można.

Ponadto Trybunał stwierdził (Sprawa C-294/10, E. i R., (...):EU:C:2011:303, pkt 37), że na podstawie art. 5 ust. 3 rozporządzenia, przewoźnik lotniczy może zostać zobowiązany do rozplanowania swoich zasobów we właściwym czasie co pozwoli mu, w miarę możliwości, na wykonanie całego lotu po ustaniu nadzwyczajnych okoliczności, to znaczy w pewnym okresie po planowanym czasie odlotu. Przewoźnik lotniczy powinien przede wszystkim przewidzieć wystarczającą rezerwę czasu pozwalającą mu, w miarę możliwości, na wykonanie całego lotu po ustaniu nadzwyczajnych okoliczności. Taka rezerwa jest oceniana w zależności od przypadku. Jednakże art. 5 ust. 3 nie może być interpretowany jako nakładający obowiązek – tytułem „racjonalnych środków” – zaplanowania w ogólny i jednolity sposób minimalnej rezerwy czasu, mającej zastosowanie bez różnicy do wszystkich przewoźników lotniczych w każdej sytuacji zaistnienia nadzwyczajnych okoliczności. W tym względzie zasoby dostępne w bazie przewoźnika będą zazwyczaj większe, niż w miejscach docelowych, co daje więcej możliwości ograniczenia skutków nadzwyczajnych

okoliczności. Ocenę zdolności przewoźnika lotniczego do przeprowadzenia zaplanowanego lotu w całości w nowych warunkach wynikających z wystąpienia tych okoliczności należy przeprowadzić w taki sposób, aby wymagana wielkość rezerwy czasu nie skutkowała koniecznością ponoszenia przez przewoźnika lotniczego nadmiernych ofiar z punktu widzenia możliwości jego przedsiębiorstwa w odnośnym momencie.

Należy też wskazać, że zgodnie z art. 19 ust. 1 i ust. 3 lit. b Traktatu o Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE C 2010 r. Nr 83 str. 13) oraz art. 267 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE C 2010 r. Nr 83 str. 47), Trybunał Sprawiedliwości jest organem wyłącznie właściwym do dokonywania wykładni prawa Unii, a sąd krajowy ma obowiązek zapewnić skuteczną ochronę prawną w dziedzinach objętych tym prawem.

Dla ułatwienia dokonywaniu oceny, czy dane zdarzenie ma charakter nadzwyczajny i czy pasażerom należy się odszkodowanie na mocy rozporządzenia, na stronie internetowej Komisji Europejskiej została opublikowana lista nadzwyczajnych okoliczności, stworzona wspólnie przez organy wykonawcze Państw Członkowskich odpowiedzialnych za wdrożenie rozporządzenia 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.

W dokumencie tym pod nazwą „Przykładowa lista nadzwyczajnych okoliczności powstała w wyniku spotkania Krajowych Organów Wykonawczych z dnia 12 kwietnia 2013 roku” do nadzwyczajnych okoliczności zaliczono m.in. strajki, które dezorganizują działalność przewoźnika, jak np. strajk pracowników kontroli lotów, wyjaśniając, iż przykład ten został przykład zaczerpnięty z motywu 14 Rozporządzenia (WE) 261/2004.

W dokumencie tym zawarto jednocześnie uwagi, iż krajowe organy wykonawcze powinny rozpatrywać każdy przypadek indywidualnie. W każdym z wymienionych na liście przypadków nadzwyczajnych okoliczności przewoźnik lotniczy musi udowodnić, że nadzwyczajna okoliczność zaistniała oraz wykazać w sposób niebudzący wątpliwości, iż skutkowała ona zakłóceniem lotu. Wykazawszy zaistnienie nadzwyczajnych okoliczności, przewoźnik lotniczy musi też wyjaśnić, jakie racjonalne środki podjął, żeby uniknąć zakłócenia lotu.

W każdym przypadku zaistnienia nadzwyczajnych okoliczności, przewoźnik lotniczy, który pragnie zostać zwolniony z obowiązku wypłaty odszkodowania, musi wykazać, że nie mógł ich (okoliczności) uniknąć, nawet gdyby podjął wszystkie racjonalne środki w tym celu.

Mając powyższe na uwadze, należy wskazać, że w niniejszej sprawie:

- po pierwsze, pozwana wykazała, że odwołanie lotu w dniu 2 lipca 2016 r. spowodowane zostało zaistnieniem nadzwyczajnej okoliczności. Strajk pracowników spółki (...) zajmującej się świadczeniem usług związanych z obsługą naziemną transportu lotniczego, to zdarzenie o charakterze nieprzewidywalnym, zewnętrznym, na które przewoźnik lotniczy wykonujący sporny lot nie miał wpływu i któremu nie mógł zapobiec – przy podjęciu wszelkich możliwych starań. Próby ewentualnej sugestii, że przewoźnik obsługujący sporny lot powinien był prowadzić np. rozmowy ze strajkującymi pracownikami innego przedsiębiorstwa w celu przekonania ich, że powinni zaprzestać strajku, względnie, że powinien był zapewnić na czas strajku usługi innego podmiotu, który przeprowadziłby w czasie trwania strajku czynności zamiast strajkujących, nie mogłyby wobec tego odnieść skutku. Strajk pracowników innego podmiotu są to bowiem okoliczności obiektywnie nieprzewidywalne i zewnętrzne w stosunku do pozwanej. Ponadto podejmowanie działań zapobiegających strajkom innego przedsiębiorstwa realizującego obsługę naziemną w porcie w B. nie leży w zakresie obowiązków przewoźnika obsługującego sporny lot. Trudno zatem dopatrzeć się tutaj zachowania przewoźnika sprzecznego z obiektywnym wzorcem stosowanym przy uwzględnieniu zawodowego charakteru jego działalności.

Inaczej sytuacja przedstawia się, gdy strajkującymi są pracownicy danego przewoźnika. Przeciwno uznaniu takiego strajku za nadzwyczajną okoliczność przemawia brak cech zdarzenia zewnętrznego, jako zorganizowanego przez pracowników danego przewoźnika lub podmiotu działającej wewnątrz struktury pozwanego przewoźnika. W takiej sytuacji można bowiem zarzucić przewoźnikowi, że miał świadomość, że do strajku może dojść, a jeśli prowadził

ze strajkującymi negocjacje, iż strajk nie był okolicznością nagłą, wreszcie strajk taki należy ocenić jako wpisany w ryzyko prowadzenia działalności gospodarczej. W takiej sytuacji Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej wyłączył możliwość uznania, że wystąpiła nadzwyczajna okoliczność, czemu dał wyraz w najnowszym orzecznictwie. Zgodnie bowiem z najnowszą interpretacją przepisów rozporządzenia 261/2004, dokonaną przez Trybunał Sprawiedliwości UE w wyroku z dnia 17 kwietnia 2018 r., wykładni tego rozporządzenia należy dokonywać w taki sposób, że spontaniczna nieobecność znacznej części załogi (tzw. „dziki strajk”) nie wchodzi w zakres pojęcia „nadzwyczajnych okoliczności”. Oznacza to, że tacy pasażerowie mogą skutecznie dochodzić odszkodowania od linii lotniczych za odwołanie lotu. Strajk personelu przestał być zatem okolicznością wyłączającą odpowiedzialność odszkodowawczą przewoźnika

W konsekwencji, linie lotnicze nie mogą zasłaniać się strajkiem pracowników w przypadku odwołanego lub opóźnionego lotu, nawet jeśli taki strajk własnych pracowników był nagły i niezapowiedziany (tzw. „dziki strajk”).

- po drugie, w ocenie Sądu pozwana wykazała, że istniał związek między zaistnieniem nadzwyczajnej okoliczności w postaci strajku personelu obsługi naziemnej spółki (...), a odwołaniem spornego lotu w dniu 2 lipca 2016 r. Pozwana przedstawiła na tę okoliczność odpowiednie dowody z dokumentów, które nie były kwestionowane przez powoda.

- po trzecie, fakt, że zaistniałego odwołania lotu nie można było uniknąć, pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków, potwierdziły wyjaśnienia pozwanej, która wskazała, że ze względu na strajk nie mogła – mimo gotowości – wykonać lotu. Powstaje zarazem pytanie, co powinna była zrobić pozwana, żeby lot wykonać, a ponadto, jaka okoliczność spowodowała, że jednak tego lotu nie wykonała? Materiał dowodowy i ujawniony stan faktyczny nie pozwala zrekonstruować jakiegokolwiek zachowania pozwanej, które byłoby „zarzucalne”, tj. że pomimo strajku pozwana mogła jednak uczynić coś, co spowodowałoby, że lot nie zostałby odwołany, albo że podjęła jakieś działanie, które spowodowało że lot się nie odbył, a mógł się odbyć. Jak wskazano wyżej, w uwagach do dokumentu „Przykładowa lista nadzwyczajnych okoliczności powstała w wyniku spotkania Krajowych Organów Wykonawczych z dnia 12 kwietnia 2013 roku” zaznaczono, że przewoźnik lotniczy musi wyjaśnić, jakie racjonalne środki podjął, żeby uniknąć zakłócenia lotu. W niniejszej sprawie pozwana odwołała lot na godzinę przed wylotem, próbując do samego końca wykonać sporny lot. Powyższe dowodzi nie tego, że nie uczyniła wszystkiego, żeby lot się nie odbył, lecz okoliczności przeciwnej – że robiła co w jej mocy, by lot wykonać. Dążyła bowiem do samego końca do wywiązania się z umowy przewozu, lecz realizacja lotu była zależna od organizacji pracy na lotnisku przylotu (w B.), a nie od pozwanej. Już w obliczu tych niespornych okoliczności faktycznych niniejszej sprawy nie sposób, w ocenie Sądu, postawić przewoźnikowi zarzut, że nie uczynił wszystkiego co w jego mocy, aby wykonać odwołany lot.

***Nie zmienia tej konstatacji fakt, że pozwana wiedziała o strajku na 2 dni przed planowanym odlotem (w dniu 30 czerwca 2016 r.), skoro zakończenie strajku (np. przed planowanym końcem, na skutek skutecznych negocjacji ze strajkującymi) mogło przywrócić stan umożliwiający wykonywanie lotów, a także to, że zaniechała dostatecznych obowiązków informacyjnych względem pasażerów albo że podawała sprzeczne informacje odnośnie do przyczyn odwołania lotu oraz nie zaoferowała transportu zastępczego.***

Należy bowiem zauważyć, że w niniejszej sprawie, rozpoznawanej w postępowaniu uproszczonym (gdzie zmiana powództwa nie jest dopuszczalna), powódka dochodzi zryczałtowanego odszkodowania za odwołany lot (nienależyte wykonanie umowy przewozu), gdzie nie wywołuje wątpliwości, że żądanie dotyczy zryczałtowanej kwoty odszkodowania (400 euro) w oparciu o podstawę normatywną, tj. rozporządzenie nr 261/2004 ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów (k. 3). W podstawie faktycznej żądania powódka powołuje się też na to, że nie zaistniała nadzwyczajna okoliczność, zwalniająca przewoźnika z odpowiedzialności, o której mowa w tym rozporządzeniu.

***Podstawa faktyczna żądania powódki jest więc jasno określona.*** Przy tak ukształtowanej podstawie faktycznej, dochodząc zryczałtowanego odszkodowania za odwołany lot (nienależyte wykonanie umowy przewozu), powódka upatruje odpowiedzialności odszkodowawczej pozwanego w – jej zdaniem – braku okoliczności

nadzwyczajnej, ale także w tym, że pozwana zaniechała obowiązków informacyjnych, podawała sprzeczne informacje odnośnie do przyczyn odwołania, w tym podała pasażerom informację, że lot został odwołany z winy przewoźnika, oraz nie zaoferowała transportu zastępczego, a więc w fakcie naruszenie przez pozwaną obowiązków względem pasażerów wynikających z art. 5 i 14 rozporządzenia, względnie, w tym, że przewoźnik dopuścił się winy w wyborze podmiotów, którymi posłużył się w wykonaniu zobowiązania (zob. k.136).

Należy jednak podkreślić, że prawo do zryczałtowanego i ujednoliconego odszkodowania w przypadku odwołania lotu, wywodzone z art. 5-7 rozporządzenia nr 261/2004 ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, jest to roszczenie przysługujące **w przypadku odwołania (lub opóźnienia) lotu**, a nie w przypadku niewywiązania się przez przewoźnika z obowiązków pomocy pasażerom, zgodnie z art. 8; oraz zgodnie z art. 9 ust. 1 lit. a) i art. 9 ust. 2, jak również art. 9 ust. 1 lit. b) i c); oraz art. 14, czy też winy w wyborze podmiotów, którymi posłużył się w wykonaniu zobowiązania (zob. wyraźne brzmienie art. 5; por. też wyrok Trybunał Sprawiedliwości z dnia 10 marca 2016 r. (C-94/14)).

W razie żądania zryczałtowanego i ujednoliconego odszkodowania w przypadku odwołania (lub opóźnienia) lotu podstawą faktyczną roszczenia jest odwołanie lub opóźnienie lotu, gdzie zdarzeniem szkodzącym jest odwołanie lotu (lub opóźnienie), okoliczności egzoneracyjnych są ściśle określone i których ciężar udowodnienia obciąża pozwaną. Okoliczności podnoszone przez powódkę, o naruszeniu obowiązków względem pasażerów wynikających z art. 5 i 14 rozporządzenia są w świetle żądania zryczałtowanego odszkodowania bez znaczenia.

Miałyby one natomiast znaczenie wówczas, gdyby powódka dochodziła zasądzenia należności wobec wyrządzenia szkody zawinionym działaniem (art. 415 k.c.). Sprawa taka nie podlega rozpoznaniu w postępowaniu uproszczonym, a powód, zgodnie z art. 6 k.c., powinien wykazać fakt zaistnienia zdarzenia szkodzącego, wysokość szkody i związek przyczynowy pomiędzy nimi. Inny jest też sposób obrony pozwanego. Przy tak ukształtowanej podstawie faktycznej żądania mogłyby wówczas podlegać rozważaniu fakt naruszenia obowiązków względem pasażerów wynikających z art. 5 i 14 rozporządzenia, czy też winy w wyborze podmiotów, którymi przewoźnik posłużył się w wykonaniu zobowiązania.

Wymienione roszczenia (oparte o art. 415 k.c. i art. 5 rozporządzenia) różnią się jednak przesłankami do ich uwzględnienia, co przekłada się na obowiązek wykazywania innych okoliczności faktycznych, jako decydujących o uwzględnieniu każdego z tych roszczeń, i skutkuje odmiennym sposobem ochrony prawnej udzielanej powodowi w procesach toczonych na tych podstawach prawnych (por. np. wyrok Sądu Apelacyjnego w Łodzi z dnia 14 listopada 2017 r., I ACa 325/17).

Zgodnie z art. 321 § 1 k.p.c., Sąd nie może wyrokować co do przedmiotu, który nie był objęty żądaniem, ani zasądzać ponad żądanie.

Artykuł 321 § 1 wyraża kardynalną zasadę wyrokowania dotyczącą przedmiotu orzekania, według której sąd związany jest żądaniem zgłoszonym przez powoda w powództwie (ne eat iudex ultra petita partium), a więc nie może wbrew żądaniu powoda (art. 187 § 1 pkt 1) zasądzić czegoś jakościowo innego (np. powód wnosi o ustalenie, że jest właścicielem rzeczy, a sąd ustala, że jest posiadaczem) albo w większym rozmiarze (np. zasądzić także odsetki ustawowe bez żądania) czy też zasądzić powództwo na innej podstawie faktycznej niż wskazana przez powoda (np. powód dochodzi zapłaty kwoty jako od dłużnika wekslowego, a sąd zasądza od pożyczkobiorcy). Zatem, zakaz orzekania ponad żądanie odnosi się bądź do samego żądania (petitum), bądź do jego podstawy faktycznej (causa petendi).

Zakaz orzekania ponad żądanie, będący przejawem zasad dyspozycyjności i kontradyktoryjności, oznacza, że o treści wyroku zarówno w sensie pozytywnym, jak i negatywnym decyduje żądanie strony. Sąd nie może zasądzać czego innego od tego, czego żądał powód, więcej niż żądał powód, **ani na innej podstawie faktycznej niż wskazana przez powoda** (zob. m. in. wyrok SN z dnia 9 lutego 2012 r., I PK 95/11, MoP 2012, nr 3, s. 114; wyrok SN z dnia 23 lipca 2015 r., I CSK 549/14, L.).

W konsekwencji, w świetle tak ukształtowanej podstawy faktycznej żądania pozwu (opartej o art. 5 rozporządzenia) podlegały oddaleniu wnioski dowodowe zawarte w pozwie, a to z zeznań świadków A. B., A. M. i M. B., nagrania z rozmowy telefonicznej z pracownikiem pozwanej, oraz na okoliczność poniesionych konsekwencji finansowych powódki w związku z odwołaniem lotu. Zmierzały one bowiem wyłącznie do wykazania okoliczności nieistotnych dla rozstrzygnięcia sprawy. W razie zgłoszenia takich dowodów Sąd jest zobligowany do ich oddalenia, stosownie do treści art. 217 § 3 k.p.c.

Niezależnie od tego, powódka zdaje się również błędnie interpretować regulacje rozporządzenia, podnosząc, że pozwany nie podjął wszystkich możliwych środków w celu uniknięcia lub zminimalizowania wystąpienia szkody u powódki (nie zapewnił np. transportu zastępczego umożliwiającego dotarcie powódki do B.). Otóż, należy podkreślić, że obowiązek przewoźnika obejmuje podjęcie wszelkich racjonalnych środków w celu uniknięcia faktu wystąpienia nadzwyczajnej okoliczności, a także podjęcie wszelkich racjonalnych środków w celu uniknięcia skutku w postaci odwołania lub opóźnienia lotu. **Na przewoźniku nie ciąży natomiast obowiązek podjęcia wszelkich racjonalnych środków, aby zapobiec wystąpieniu szkody u pasażera (majątkowej lub niemajątkowej)**, jeśli podjął wszelkie racjonalne środki, aby uniknąć odwołania lub opóźnienia. Nie jest to przesłanka egzoneracji określona w rozporządzeniu, z resztą takie rozwiązanie należy uznać za słuszne - związek kauzalny (w łańcuchu przyczyn i skutków) zostaje przerwany w chwili, gdy przewoźnik podjął wszelkie racjonalne środki, by uniknąć odwołania lub opóźnienia. Krótko mówiąc, nie można obliżować podmiotu do naprawienia zaistniałej szkody (u pasażera), jeśli nie można mu postawić zarzutu, że miał wpływ na jej wyrządzenie.

W tym miejscu należy też podkreślić, że odpowiedzialność przewoźnika na podstawie rozporządzenia jest bardziej rygorystyczna niż odpowiedzialność kontraktowa, statutowana w art. 471 i n. k.c. Nie jest ona jednak absolutna, bo oparta na zasadzie winy. Zresztą nowoczesne systemy prawne nie przewidują, co do zasady, odpowiedzialności odszkodowawczej ukształtowanej jako absolutnej. Standard staranności wymaganej od przewoźnika lotniczego na gruncie rozporządzenia, a zobowiązujący go do podjęcia wszelkich racjonalnych środków, aby uniknąć odwołania lotu, nie może prowadzić do wyinterpretowania tego, że ciąży na nim obowiązek podejmowania działań, które nie leżą w zakresie jego kompetencji lub w zakresie jego możliwości. Odpowiedzialność dłużnika będzie bowiem tylko wtedy uzasadniona, gdy jego zachowanie było niezgodne z pewnym obiektywnym wzorcem, a przy tym tylko wtedy, gdy mógł on zachować się zgodnie z nim. Od dłużnika będącego przedsiębiorcą (przewoźnikiem) należy przy tym, przy spełnianiu zobowiązania, oczekiwać staranności wynikającej z zawodowego charakteru jego działalności (W. Czachórski, *Zobowiązania*, 2009, s. 334; W.J. Katner, *Glosa do wyroku SN z dnia 16 kwietnia 2004 r., I CK 599/03, OSP 2005, z. 4, poz. 57*; M. Nesterowicz, *Glosa do uchwały SN z dnia 18 grudnia 1990 r., III CZP 67/90, OSP 1991, z. 10, poz. 230*; A. Oleszko, *Staranność zawodowa notariusza jako przesłanka odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną przy wykonywaniu czynności notarialnej*, *Rejent 1999, nr 11, s. 115*; wyrok SA w Katowicach z dnia 30 kwietnia 1993 r., I ACr 115/93, OSA 1994, z. 1, poz. 7; wyrok SN z dnia 19 marca 2004 r., IV CK 158/03, OSNC 2005, nr 3, poz. 54).

Powyższe oznacza, że nie można wymagać od pozwanej, aby podejmowała np. działania zmierzające do prowadzenia polityki pracowniczej u innych podmiotów, względnie, aby posiadała umowy o podwykonawstwo z podmiotami, które zastąpią strajkujących w miejscach, w których pozwana świadczy usługi przewozu.

Wobec bezspornego faktu poniesienia przez powódkę szkody, należy też uczynić dygresję, że powyższe nie oznacza bynajmniej, że nie ma podmiotu, który byłby zobowiązany do naprawienia powódce szkody, np. jeżeli wyrządził ją ze swej winy – co sygnalizowano wyżej omawiając zagadnienia związane z podstawą faktyczną powództwa. Nie oznacza to także, że wyrządzona szkoda zawsze zostanie poszkodowanemu naprawiona. (...) prawny nie wiąże bowiem z powstaniem każdej szkody obowiązku jej naprawienia. Co za tym idzie, szkoda, pojmowana jako uszczerbek, nie stanowi per se o powstaniu odpowiedzialności odszkodowawczej. Aby taka odpowiedzialność powstała, normy prawne muszą nakładać na podmiot, inny niż poszkodowany, obowiązek odszkodowawczy i określać przesłanki wymagane do przypisania temu podmiotowi odpowiedzialności odszkodowawczej, które muszą zostać spełnione. W związku z powyższym, pomimo wystąpienia niewątpliwie niekorzystnego dla danego podmiotu uszczerbku, uznanego za szkodę, może zaistnieć sytuacja, gdzie nikt nie będzie zobowiązany do jej naprawienia. Skutki szkody spoczywają

wówczas definitywnie na osobie, która doznała uszczerbku. Minimalizuje je możliwość skorzystania np. z ubezpieczeń majątkowych.

Jak zaznaczono w doktrynie (por. T. D., w: (...) Prawa Cywilnego, t. III, cz. 1, 1981, s. 165), obciążenie innej niż poszkodowany osoby skutkami zdarzenia szkodzącego stanowi konsekwencje ocen społecznych zasadzających się na szeroko pojętym poczuciu sprawiedliwości. Poczucie to leży u źródła norm obciążających odpowiedzialnością odszkodowawczą dłużnika. W związku z powyższym, przy kształtowaniu odpowiedzialności odszkodowawczej w systemach prawnych przyjmuje się, że zobowiązany do odszkodowania ponosi odpowiedzialność tylko za normalne następstwa działania lub zaniechania, z którego szkoda wynikła (art. 361 § 1 k.c.). Odpowiedzialność odszkodowawcza opiera się na zasadzie winy (gdy dłużnik odpowiada za szkodę wynikłą z jego zawinionego zachowania) albo jest niezależna od winy (gdy dłużnik odpowiada za skutek, np. na zasadzie ryzyka lub słuszności) – zob. W. C. (w:) (...) prawa cywilnego, t. III, cz. 1, s. 614 i n.; W. D. (w:) E. G., P. M., Komentarz, 2013, art. 435, nb 13; Z. R., A. O., Zobowiązania, 2012, nb 213; M. S. (w:) K. P., Komentarz, t. I, 2011, art. 435, nb 17; W. W., Odpowiedzialność odszkodowawcza. Funkcje, rodzaje, granice, W. 1972, s. 292).

W tym stanie rzeczy, wystąpienie w niniejszej sprawie przesłanek egzoneracyjnych, wyłączało odpowiedzialność przewoźnika lotniczego, a zatem powództwo należało oddalić na podstawie art. 5 i 7 rozporządzenia, uchylając zgodnie z art. 347 k.p.c. wydany w dniu 22 stycznia 2018 r. wyrok zaoczny.

O kosztach procesu Sąd orzekł jak w pkt. III wyroku, zgodnie z zasadą odpowiedzialności za wynik postępowania na mocy art. 98 k.p.c. Biorąc pod uwagę, że roszczenie powoda zostało oddalone w całości, winien on ponieść w całości koszty pozwanego (łącznie 1004,90 zł), na które składają się koszty zastępstwa procesowego w wysokości określonej § 2 Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności adwokackie i obowiązującej na dzień wniesienia powództwa, to jest 900 zł. Ponadto, zgodnie z przedłożonym spisem kosztów, pozwanemu należy się zwrot kosztów związanych z poniesioną opłatą skarbową od pełnomocnictwa w kwocie 68 zł, uiszczoną opłatą od sprzeciwu od wyroku zaocznego w kwocie 30 zł oraz kosztami tłumaczenia potwierdzenia przelewu w kwocie 36,90 zł (spis kosztów k. 56v).

Na podstawie art. 80 ustawy o kosztach sądowych w sprawach cywilnych Sąd nakazał Skarbowi Państwa – Sądowi Rejonowemu dla m.st. Warszawy w Warszawie zwrócić tytułem nadpłaconej opłaty sądowej od sprzeciwu od wyroku zaocznego pozwanemu kwotę 12 zł.

Mając powyższe na uwadze, orzeczono jak w sentencji.

## ZARZĄDZENIE

Doręczyć odpis wyroku wraz z uzasadnieniem pełnomocnikom stron.