

UZASADNIENIE

Apelacja jako bezzasadna podlegała oddaleniu.

Stosownie do art. 505¹³ § 2 k.p.c. uzasadnienie wyroku ograniczono do wyjaśnienia podstawy prawnej orzeczenia z przytoczeniem przepisów prawa.

Sąd Okręgowy rozważając na nowo całość zebranego w sprawie materiału uznał, iż zaskarżone rozstrzygnięcie Sądu Rejonowego jest trafne i odpowiada prawu. Sąd I instancji poczynił prawidłowe ustalenia faktyczne i w tym zakresie Sąd II instancji przyjął je za własne. Również ocena materiału dowodowego dokonana przez Sąd I instancji nie jest sprzeczna z zasadami logicznego rozumowania, czy doświadczenia życiowego i mieści się w granicach swobodnej oceny dowodów. Wbrew zarzutom strony pozwanej, nie doszło do naruszenia art. 233 § 1 k.p.c. Sąd Rejonowy przy uwzględnieniu zaoferowanych przez strony dowodów ustalił, iż lot powoda, który miał się odbyć w dniu 12 września 2017r. (lot (...)) został odwołany. Ustalił również (na podstawie depeszy (...)) iż przyczyną tego był strajk francuskich służb lotnictwa cywilnego. Wynika to jednoznacznie z uzasadnienia zaskarżonego wyroku. Sąd Rejonowy wbrew twierdzeniom strony apelującej nie ustalił zatem i nie przyjął, by strajk dotyczyć miał pracowników strony pozwanej. Zarzuty naruszenia art. 233§1 k.p.c. z taką argumentacją są więc nie tylko chybione ale i niezrozumiałe, bowiem oderwane zupełnie od stanowiska Sądu I instancji. Przywoływanie przez Sąd w swym uzasadnieniu orzeczeń (...) odnoszących się również do strajków pracowników przewoźników stanowi jedynie element rozważań Sądu Rejonowego w kontekście tego czy strajk (ogólnie) i kiedy stanowi okoliczność nadzwyczajną wyłączającą odpowiedzialność odszkodowawczą przewoźnika za odwołany lot.

Istotą sporu w sprawie pozostawała w istocie nie przyczyna z jakiej strona pozwana odwołała lot (strajk francuskich służb lotnictwa cywilnego), bo ta nie budziła wątpliwości, a ocena prawna tej okoliczności, a zatem czy skutkuje ona ostatecznie **w przedmiotowej sprawie** wyłączeniem odpowiedzialności strony pozwanej za odwołany lot powoda - w oparciu o art. 5 ust. 3 w zw. z motywami 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 (dalej rozporządzenie).

Sąd I instancji dokonał tu bardzo dokładnej analizy dochodząc ostatecznie to trafnych wniosków, iż w stanie faktycznym tej sprawy odpowiedzialności strony pozwanej wyłączyć nie sposób. Stanowisko Sądu Rejonowego uwzględnia całość zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego, w tym również wyjaśnienia skarżącego przewoźnika lotniczego wyrażone w pismach procesowych z poparciem określonymi dowodami. Sąd dokonał też właściwej oceny okoliczności sprawy w kontekście art. 5 ust. 3 i art. 7 rozporządzenia, uwzględniając przy tym wykładnię ww. przepisów prezentowaną w orzecznictwie przez Trybunał Sprawiedliwości, jak i wytyczne interpretacyjne. Stąd też Sąd Okręgowy nie znalazł podstaw do podważenia tego orzeczenia, nie dzieląc jednocześnie zarzutów i argumentów podniesionych w apelacji.

Z zapisów rozporządzenia 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 dowiedzie, 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 i 15 preambuły Rozporządzenia, zgodnie z którymi 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 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 (pkt 14). 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 (pkt 15).

W świetle powyższego strajki, które mogą wpływać na działalność przewoźnika, stanowią jedną z nadzwyczajnych okoliczności, mogącą wyłączyć odpowiedzialność przewoźnika lotniczego za odwołany lub opóźniony lot. Chodzi w tym wypadku o każdy rodzaj strajków, czy to pracowników przewoźnika lotniczego czy pracowników obsługi naziemnej, **o ile mają wpływ na działalność tego przewoźnika**. Na gruncie Rozporządzenia (WE) nr 261/2004 istotne z punktu wyłączenia odpowiedzialności przewoźnika jest zatem 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.

Nadto przyjęcie, że strajk służb lotnictwa cywilnego w danym kraju (tu Francji) może stanowić nadzwyczajną okoliczność, uzasadniającą wyłączenie odpowiedzialności przewoźnika, nie oznacza jeszcze, że samo wystąpienie takiego strajku automatycznie skutkuje zwolnieniem przewoźnika lotniczego z obowiązku zapłaty odszkodowania za odwołanie konkretnego lotu. Jak wynika z orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z motywu 14, zawartego w preambule Rozporządzenia nr 261/2004 należy wyciągnąć wniosek, że wolą ustawodawcy wspólnotowego nie było uznanie samych tych zdarzeń, których wykaz jest zresztą jedynie przykładowy, za nadzwyczajne okoliczności, lecz tylko stwierdzenie, że mogą one takie okoliczności spowodować. Co za tym idzie, nie wszystkie okoliczności związane z takimi zdarzeniami muszą koniecznie stanowić okoliczności, uzasadniające zwolnienie z obowiązku 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. 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.

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). Dokonanie oceny, 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).

W przedmiotowej sprawie strona pozwana odwołała lot powoda (z W. do P. na Majorce) z powodu strajku francuskich służb lotnictwa cywilnego, co też ustalił Sąd Rejonowy. Lot powoda nie wymagał (co w sprawie bezsporne) lądowania we Francji, nad którą odbywał się jedynie przelot – wymagając w tym zakresie niewątpliwie obsługi francuskich służb lotniczych (kontroli lotów). Z przedłożonych dowodów - depezy (...) wynika jej zakres czasowy (11-13 września 2017r.), jednak z tej tylko okoliczności nie można wywieść, iż skoro lot powoda odbyć się miał 12 września 2017r. kiedy to miał miejsce strajk - to z uwagi na ten właśnie fakt nie mógł się odbyć lot powoda. Z rzeczonej depezy nie można jednoznacznie wnioskować by strajk francuskich służb lotnictwa cywilnego o jakim w niej mowa – bezpośrednio

wpłynął na powyższy lot rodząc konieczność jego odwołania. Z omawianej depeszy wynika bowiem wyłącznie, iż z powodu strajku francuskich służb lotnictwa cywilnego niektóre zakłócenia będą miały wpływ na francuskie służby kontroli lotów, usługi automatycznej identyfikacji oraz usługi (...). Wskazano również określone lotniska, na których zapewniona zostanie minimalna obsługa. Nadto wskazano, że faktyczne możliwości działania służb kontroli lotów zostaną określone w zależności od dostępności pracowników. Podkreślono, że na innych lotniskach służby kontroli lotów mogą być niedostępne w poszczególnych terminach, o których powiadomi (...), a operatorzy lotów prześlą pozostałe harmonogramy i wykaz odwołanych lotów.

Strona pozwana w żaden sposób nie wykazała związku wymienionych w depeszy lotnisk z trasą, którą pokonywać miał odwołany lot, a również takiej nie uwidoczniono właściwymi ku temu dowodami. Nie sposób zatem wywieść w świetle treści samej tylko depeszy, iż obsługa na lotniskach obsługujących lot powoda z 12 września 2015r. była niedostępna czy też jednak była dostępna w stopniu minimalnym. Żadnych dalszych dokumentów, wykazujących tak związek między strajkiem, a odwołaniem lotu powoda, oraz potwierdzających nadzwyczajny charakter tego odwołania strona pozwana nie zaoferowała. Trudno za taki uznać artykuł zamieszczony na stronie internetowej Rynek Lotniczy z którego wynika, iż z uwagi na strajk skasowano 110 połączeń lądujących we Francji oraz przelatujących nad tym krajem. Z treści tego artykułu nie można wnioskować, iż skasowany lot powoda – w istocie **musiał** na skutek strajku zostać odwołany bowiem obsługa była wykluczona. Co istotne przy tym z rzeczonego artykułu na którego dużą wartość dowodową powołuje się strona pozwana wynika, iż 12 września 2015r. rozpoczął się zgodnie z zapowiedziami związków zawodowych kolejny strajk kontrolerów lotnictwa. Nie sposób zatem mówić za stroną pozwaną o tym, iż był on niespodziewany.

Dalej zauważyć trzeba, iż strona pozwana nie tylko nie wykazała, iż faktycznie wyłączona była obsługa lotu z uwagi na strajk na lotniskach powiązanych z obsługą lotu powoda, ale nawet jeśli tak przyjąć – to nie wykazała ona podjęcia żadnych racjonalnych działań przeciwdziałających odwołaniu lotu powoda. Nie wskazano czy niemożliwa była obsługa lotu z wykorzystaniem innych lotnisk, czy też zmiana trasy lotu, tym bardziej, że strajk nie był pierwszym w danym roku, nie nosił cech niespodziewaności (co wynika z załączonego artykułu) i strona pozwana mogła przygotować się na wypadek takiej powtarzającej się już we Francji sytuacji. Samo automatyczne kasowanie lotów z racji strajku (gdy jego skutki nie paraliżowały całkowicie lotów do i przez Francję, bowiem na określonych lotniskach obsługa choć w ograniczonym zakresie to była zapewniona), nie przemawia za wyłączeniem odpowiedzialności odszkodowawczej strony pozwanej w przedmiotowej sprawie z tytułu odwołania lotu powoda.

Reasumując powyższe rozważania należy przyjąć, iż nieskuteczny był zarzut strony pozwanej, że odwołanie lotu powoda spowodowane było zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie mogła uniknąć, pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków, Tym samym nie było podstaw zwolnienia jej 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.

Mając na uwadze powyższe, Sąd Okręgowy oddalił apelację, jako bezzasadną, na podstawie art. 385 k.p.c.