

Sygn. akt XIV C 2930/19 upr zagr

## WYROK ZAOCZNY W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 10 grudnia 2020 r.

Sąd Rejonowy w Bydgoszczy XIV Wydział Cywilny

w składzie następującym:

Przewodniczący:	Sędzia Sądu rejonowego Anna Samosiuk

po rozpoznaniu w dniu 10 grudnia 2020 r. w Bydgoszczy na posiedzeniu niejawnym

sprawy z powództwa J. P.

przeciwko (...) H. (...) Business Park (...) w D.

o zapłatę

- zasądza od pozwanego na rzecz powoda 250 euro (dwieście pięćdziesiąt euro) z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia 11 sierpnia 2018 r. do dnia zapłaty;
- zasądza od pozwanego na rzecz powoda 317 złotych (trzysta siedemnaście złotych) tytułem zwrotu kosztów procesu;
- nadaje wyrokowi rygor natychmiastowej wykonalności.

SSR Anna Samosiuk

**Sygn. akt: XIV C 2930/19 upr zagr**

## WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 20 grudnia 2021 r.

Sąd Rejonowy w Bydgoszczy XIV Wydział Cywilny

w składzie następującym:

Przewodniczący:	Sędzia Sądu Rejonowego Anna Samosiuk

po rozpoznaniu w dniu 20 grudnia 2021 r. w Bydgoszczy na posiedzeniu niejawnym

sprawy z powództwa J. P.

przeciwko (...) z siedzibą w D.

o zapłatę

1. Uchyła wyrok zaoczny wydany przez Sąd Rejonowy w Bydgoszczy dnia 10 grudnia 2020 r. pod sygn. akt XIV C 2930/19 w całości i powództwo oddała,
2. Zasądza od powódki na rzecz pozwanego 287 zł (dwieście osiemdziesiąt siedem złotych) tytułem zwrotu kosztów procesu.

Sygn. akt: XIV C 2930/19

## UZASADNIENIE

Pozwem z dnia 1.08.2019 r. powódka J. P. domagała się od pozwanego (...) z siedzibą w D. zapłaty 250 euro wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia 11 sierpnia 2018 r. do dnia zapłaty oraz zasądzenia kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa według norm przepisanych.

Pozwany nie złożył odpowiedzi na pozew. Wyrokiem zaocznym z dnia 10.12.2020 r. Sąd uwzględnił żądanie pozwu w całości. w dniu 10.03.2021 r. pozwany złożył sprzeciw od wyroku zaocznego wskazując, iż pozwany nie jest w stanie ustosunkować się do żądania pozwu, albowiem odpis pozwu nie został mu doręczony. W piśmie datowanym na dzień 28.06.2021 r. pozwany wniósł o odrzucenie pozwu podnosząc zarzut braku jurysdykcji krajowej. Nadto pozwany podniósł zarzut niedopuszczalności drogi sądowej, jednak w żaden sposób tego zarzutu nie uzasadnił. Pozwany wniósł także o oddalenie pozwu w całości podnosząc zarzut braku zasadności roszczenia. Pozwany wskazał, że odwołanie lotu mającego się odbyć w dniu 10.08.2018 r. nastąpiło ze względu na nadzwyczajne okoliczności wyłączające odpowiedzialność przewoźnika, tj. z uwagi na strajk niemieckich pilotów, który miał wpływ na przeloty w całej Europie.

### ***Sąd ustalił, co następuje:***

Powódka zawarła w pozwanym umowę przewozu, na podstawie której pozwany zobowiązał się do przewozu lotniczego powódki w dniu 10 sierpnia 2018 r. z D. (Niemcy) do B.. Wylot był planowany o godzinie 13:40, a przylot o 15:15.

O. ści bezsporne, a nadto dowód: rezerwacja – k.6.

Lot powódki został odwołany w związku ze strajkiem pilotów zorganizowanym przez związek zawodowy pilotów niemieckich V. C. (dalej (...)) trwającym w dniu 10 sierpnia 2018 r. od godz. 3:01 do 2:59 dnia następnego.

Strajk pozostawał poza kontrolą przewoźnika. Łącznie odwołano 250 lotów do i z Niemiec.

Informacja o strajku pracowników R. w Niemczech, Belgii, Irlandii, Szwecji oraz Holandii dnia 10 sierpnia 2018 r. jest powszechnie dostępna (vide: (...)10-sierpnia-2018-r-w-niemczech-belgii-holandii-irlandii-szwecji/tyzw443;wiadomosci.onet.pl/swiat/ryanair-strajk-odwolane-loty-z-polski-10-sierpnia-2018-r/8wenyll.tvn24.pl/biznes/ze-swiatea/strajk-pilotow-ryanaira-lista-odwolanych-lotow-10-sierpnia-ra860088- (...)).

Strona pozwana przedstawiła związkowi zawodowemu propozycje kompromisowego rozwiązania sporu, które nie zostały przyjęte. Strona pozwana podjęła szereg działań, mających na celu ograniczenie wystąpienia skutków strajku i utrudnień dla pasażerów, tj. zgodził się na niezależne mediacje oraz arbitraż, zgodziła się także na negocjacje lokalnych niemieckich kontraktów oraz na podwyższenie płacy podstawowej.

O. ści znane Sądowi z urzędu.

Pismem z dnia 30.04.2019 r. powódka wezwała pozwanego do zapłaty kwoty 250 euro.

D. ód: wezwanie do zapłaty – k. 8.

**Sąd zważył, co następuje:**

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie zgromadzonych w aktach sprawy dokumentów. Sąd uznał dokumenty te za wiarygodne, albowiem ich autentyczność nie została zakwestionowana przez żadną ze stron i nie wzbudziły one wątpliwości Sądu co do ich prawdziwości.

Powódka domagała się od pozwanego zapłaty kwoty 250 euro wraz z odsetkami za odwołany lot w dniu 10.08.2018 r.

W ocenie Sądu powództwo nie zasługiwało na uwzględnienie.

Rozważając w pierwszej kolejności podniesiony przez pozwanego zarzut braku jurysdykcji sądu polskiego, Sąd uznał, iż zarzut ten jest bezzasadny.

Zgodnie art. 1099 § 1 k.p.c., brak jurysdykcji krajowej sąd bierze pod rozwagę z urzędu w każdym stanie sprawy. W razie stwierdzenia braku jurysdykcji krajowej sąd odrzuca pozew lub wniosek, z tym zastrzeżeniem, że poddanie jurysdykcji sądów polskich spraw może nastąpić również przez wdanie się w spór co do istoty sprawy, jeżeli pozwany nie podniesie zarzutu braku jurysdykcji krajowej, oraz, jeżeli strony zawarły umowę wyłączającą jurysdykcję sądów polskich, jeżeli pozwany nie podniesie zarzutu braku jurysdykcji krajowej.

Punktem wyjścia do rozważań dotyczących jurysdykcji krajowej jest ustalenie, że przedmiotowa umowa przewozu została zawarta z konsumentem. Okoliczność ta ma istotne znaczenie, bowiem konsumentowi będącemu słabszą stroną stosunku prawnego zawartego z przedsiębiorcą, przysługuje szczególna ochrona przewidziana w art. 385 1 i n. k.c.

Potencjalną podstawą wyłączenia jurysdykcji krajowej był zapis art. 2.4 (...) Regulaminu przewozu zatytułowanego „Prawo właściwe i jurysdykcja”, zgodnie z którym w braku odmiennych postanowień wynikających z Konwencji lub obowiązującego prawa, umowa przewozu zawarta z przewoźnikiem, Ogólne Warunki Przewozu oraz Regulamin, podlegają interpretacji zgodnie z przepisami prawa irlandzkiego i wszelkie spory wynikające lub związane z umową przewozu będą podlegały jurysdykcji irlandzkich sądów. Jakkolwiek nie ma to decydującego znaczenia, należy podkreślić, że powołane postanowienie umowy stron już w swej treści zawiera wskazanie, że ma ono zastosowanie tylko przy braku odmiennych uregulowań wynikających z obowiązującego prawa. W konkluzji w pierwszej kolejności należało zbadać, czy obowiązujące przepisy prawa nie sprzeciwiały się takiemu zdefiniowaniu jurysdykcji, a w szczególności, czy rzeczony zapis mógł skutecznie wiązać konsumenta w świetle przepisów o niedozwolonych postanowieniach umownych, w tym w świetle regulacji art. 3853 pkt 23 k.c. stanowiącego, że w razie wątpliwości uważa się, że niedozwolonymi postanowieniami umownymi są te, które w wyłączają jurysdykcję sądów polskich lub poddają sprawę pod rozstrzygnięcie sądu polubownego polskiego lub zagranicznego albo innego organu, a także narzucają rozpoznanie sprawy przez sąd, który wedle ustawy nie jest miejscowo właściwy. Do uznania, że dane postanowienie jest niedozwolone, konieczne jest wykazanie, że spełnia ono przesłanki z art. 3851 k.c. (test abuzywności).

W tym aspekcie Sąd zważył, iż strony mogą kształtować umowy zgodnie z zasadą swobody umów określoną w przepisie art. 3531 k.c., zgodnie z którym strony zawierające umowę mogą ułożyć stosunek prawny według swego uznania, byleby jego treść lub cel nie sprzeciwiały się właściwości (naturze) stosunku, ustawie ani zasadom współżycia społecznego. Z kolei zgodnie z art. 3851 § 1 i 2 k.c. postanowienia umowy zawieranej z konsumentem niezgodnione indywidualnie nie wiążą go, jeżeli kształtują jego prawa i obowiązki w sposób sprzeczny z dobrymi obyczajami, rażąco naruszając jego interesy (niedozwolone postanowienia umowne). Nie dotyczy to postanowień określających główne świadczenia stron, w tym cenę lub wynagrodzenie, jeżeli zostały sformułowane w sposób jednoznaczny. Jeżeli postanowienie umowy nie wiąże konsumenta, strony są związane umową w pozostałym zakresie. Niezgodnione indywidualnie są te postanowienia umowy, na których treść konsument nie miał rzeczywistego wpływu. W szczególności odnosi się to do postanowień umowy przyjętych z wzorca umowy zaproponowanego konsumentowi

przez kontrahenta (§ 3). Ciężar dowodu, że postanowienie zostało uzgodnione indywidualnie, spoczywa na tym, kto się na to powołuje (§ 4). Zatem abuzywność postanowienia umownego wiąże się ze spełnieniem łącznie czterech warunków tj. zawarcia umowy z konsumentem, brakiem indywidualnego uzgodnienia jego treści, ukształtowaniem praw i obowiązków konsumenta w sposób sprzeczny z dobrymi obyczajami oraz rażąco naruszający jego interesy, a także niemożnością jego klasyfikacji jako postanowienia sformułowanego jednoznacznie, a odnoszącego się do głównych świadczeń stron.

Co do pierwszego z powyższych warunków, nie budzi wątpliwości Sądu, że w świetle art. 221 k.c. powódka, tj. konsument dokonała z przedsiębiorcą czynności prawnej niezwiązanej z jej działalnością gospodarczą lub zawodową.

Istotą umowy przewozu jest zobowiązanie się przewoźnika w zakresie działalności swego przedsiębiorstwa do przewiezienia za wynagrodzeniem osób lub rzeczy (art. 744 k.c.). Główne świadczenia stron, w zakresie niniejszej umowy polegały zatem na zapłacie ceny biletu i przewiezieniu osób. Tak więc oceniane pod kątem abuzywności postanowienie wyłączające jurysdykcję krajową nie dotyczyło głównych świadczeń stron.

W oparciu o zgromadzone dowody nie sposób także wnioskować, że sporne postanowienie było z konsumentem uzgodnione indywidualnie. Przesądza o tym sama procedura zakupu biletu drogą internetową, jakiej dokonał pasażer. Do sfinalizowania transakcji i zapłaty ceny musiał on najpierw potwierdzić, poprzez zaznaczenie właściwego okienka, że zna i akceptuje Ogólny Regulamin P. (...). Sam fakt zatwierdzenia przez pasażera regulaminu nie świadczył o tym, że treść postanowienia wyłączającego możliwość dochodzenia roszczeń przed sądem polskim była z nim indywidualnie uzgodniona. W istocie zaakceptowanie tych postanowień było warunkiem koniecznym do zawarcia umowy z pozwanym. Warto przy tym podkreślić, że o abuzywności postanowienia umownego decyduje jego treść, a nie sposób inkorporowania treści wzorca do umowy. Zasadnicze znaczenie należy więc przypisać ocenie ukształtowania w tym postanowieniu praw i obowiązków konsumenta.

Zgodnie ze stanowiskiem zaprezentowanym w wyroku Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 4 lipca 2017 roku (VI ACa 345/16) „Za sprzeczne z dobrymi obyczajami można uznać działania zmierzające do niedoinformowania, dezorientacji, wywołania błędnego przekonania konsumenta, wykorzystania jego niewiedzy lub naiwności, a więc o działanie potocznie określane jako nieuczciwe, nierzetelne, odbiegające od przyjętych standardów postępowania, zaś rażące naruszenie interesów konsumenta można rozumieć jako nieusprawiedliwioną dysproporcję praw i obowiązków na jego niekorzyść w określonym stosunku obligacyjnym”.

Sprzeczne z dobrymi obyczajami jest takie postępowanie, które jest pozbawione szacunku do konsumenta, jest nielojalne, prowadzi do naruszenia stanu równowagi kontraktowej pomiędzy stronami (por. M. Bednarek, w: System PrPryw, t.5, 2013, s.767). Sprzeczność z dobrymi obyczajami będzie występować w sytuacji, gdy dane postanowienie umowne narusza stan równowagi kontraktowej pomiędzy przedsiębiorcą a konsumentem (por. Sikorski/Ruchała Kodeks cywilny. Tom I. Komentarz do art. 1-44911, red. prof. dr hab. Maciej Gutowski, 2016, C.H.Beck Wydanie 1). Rażące naruszenie interesów konsumenta ma miejsce wówczas, gdy postanowienie umowne znacząco odbiega od uczciwego sposobu ukształtowania praw i obowiązków stron umowy. By stwierdzić rażące naruszenie interesów konsumenta należy zbadać w jakim zakresie zawarta umowa stawia konsumenta w mniej korzystnej sytuacji. Ustalenie zaś czy zachodzi sprzeczność z dobrymi obyczajami musi opierać się na wyważeniu czy przedsiębiorca traktujący konsumenta w sposób sprawiedliwy i słuszny mógłby racjonalnie spodziewać się, że konsument zgodziłby się na sporne postanowienie wzorca w drodze negocjacji indywidualnych (wyr. ETS z 14.3.2013 r. w sprawie C-415/11, Aziz, pkt 68 i 69, powołany za P. Miłkaszewicz, Kodeks cywilny. Komentarz, red. de Konrad Osajda, 2015., C.H.Beck, Wydanie 13).

Zgodnie z art. 3851 §3 k.c. nie są indywidualnie uzgodnione te postanowienia, które zostały przejęte z wzorca zaproponowanego przez kontrahenta. W sprawie niniejszej było oczywiste, że powódka będąca konsumentem nie miała wpływu na ustalenie treści regulaminu, stworzonego przez przewoźnika na długo przed zawarciem z nim umowy. Warunkiem koniecznym zawarcia umowy przewozu i zakupu biletu, było uprzednie zaznaczenie okienka o znajomości i akceptacji Ogólnych Warunków Regulaminu (...), który nie podlegał negocjacji, ani

zmianom. Konsument nie miał zatem żadnego wpływu na jego treść, nie mogąc jednocześnie modyfikować spornego postanowienia.

W ocenie Sądu klauzula umowna poddająca spory wynikające z umowy przewozu zawartej przez konsumenta z przewoźnikiem sądom irlandzkim, wyłączając jurysdykcję krajową nie wiąże konsumenta, jeżeli nie była z nim indywidualnie negocjowana. Takie postanowienie umowne ogranicza bowiem prawo konsumenta do wystąpienia z powództwem poprzez ograniczenie możliwości wyboru sądu właściwego do rozpoznania sporu. Powoduje to znaczącą nierównowagę praw i obowiązków stron ze szkodą dla konsumenta, który chcąc dochodzić roszczeń od przewoźnika, zostaje zmuszony do wytoczenia powództwa w sądzie oddalonym geograficznie i w języku obcym, podczas gdy przewoźnik, chcąc dochodzić roszczeń od konsumenta może złożyć pozew w sądzie właściwym z uwagi na swoją siedzibę i we własnym języku. W takiej sytuacji dochodzenie roszczeń przez konsumenta jest bardziej utrudnione, niż dochodzenie roszczeń przez przedsiębiorcę. Sąd na marginesie zauważa, że postanowienie umowne wyłączające jurysdykcję krajową, stanowiące w myśl powyższych ustaleń niedozwoloną klauzulę umowną, jest również sprzeczne z wyrokiem Trybunału Sprawiedliwości UE z 9 lipca 2009 r. (sygn. akt C-204/08). Trybunał zauważył, że w przypadku przewozu lotniczego osób pomiędzy państwami członkowskimi, dokonywanego na podstawie umowy zawartej z jednym przedsiębiorstwem lotniczym będącym rzeczywistym przewoźnikiem, sądem właściwym do rozpoznania powództwa o odszkodowanie, jest według wyboru powoda, sąd w okręgu którego znajduje się miejsce odlotu, albo sąd w okręgu którego znajduje się miejsce przylotu samolotu, uzgodnione w umowie.

Mając powyższe na uwadze uznać należało, że z mocy art. 3851 § 1 i 2 k.c. omawiany zapis nie wiązał powódki.

Strona pozwana podniosła zarzut niedopuszczalności drogi sądowej, jednak w żaden sposób zarzutu tego nie uzasadniła. W ocenie Sądu zarzut ten nie zasługiwał na uwzględnienie. Droga sądowa jest dopuszczalna, jeżeli powód opiera swoje roszczenia procesowe na zdarzeniach prawnych, które mogą stanowić źródło stosunków cywilnoprawnych. Dopuszczalność ta nie zależy od wykazania istnienia roszczenia, ani też stosunku prawnego między stronami, bo zbadanie zasadności zgłoszonych roszczeń jest dopiero zadaniem sądu rozpatrującego sprawę (por. uchwała Sądu Najwyższego z dnia 6 czerwca 2012 r.; III CZP 24/12; OSNC 2013/1/5).

Przechodząc do oceny merytorycznej powództwa stwierdzić należy, że w niniejszej sprawie ma zastosowanie 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 z niego, 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 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. Sąd podziela wykładnię ww. przepisów, przedstawioną w uzasadnieniu wyroku z dnia 13 grudnia 2017 r., wydanego przez Sąd Okręgowy w Krakowie w sprawie o podobnym stanie faktycznym, do 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. 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 niepodobną 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 unijny 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. Zatem 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.

Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej w swoim orzecznictwie nie wykluczył także możliwości uznania za nadzwyczajną okoliczność zdarzenia, które dotyczyło „wewnętrznej” sfery działania przewoźnika lotniczego, tj. problemów technicznych dotyczących jego floty. W sprawie C-549/07 W.-H. v. A. 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. Sąd podziela stanowisko, zajęte w sprawie II Ca 2091/16, że 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 niniejszej sprawie, co z kolei może stanowić nadzwyczajną okoliczność, uzasadniającą wyłączenie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego. To zaś umożliwi rozpoznanie 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 McDonagh, 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, czy w okolicznościach danej sprawy można uznać, że 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).

Sąd w niniejszym składzie podziela pogląd ze sprawy II Ca 2091/16, że 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, 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 oraz 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, 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.

W niniejszej sprawie, jak wynikało z ogólnodostępnych doniesień prasowych, strajk nie był konieczny z uwagi na to, że strona pozwana podejmowała mediacje, a także godziła się na podwyższenie płacy minimalnej. Wynagrodzenie niemieckich pilotów opiewało na kwotę 190 000 euro rocznie. W konsekwencji nie można wymagać, aby w celu uniknięcia odpowiedzialności odszkodowawczej, strona pozwana zobowiązana była spełniać wszystkie roszczenia strajkujących. Skoro strona pozwana próbowała polubownie spełnić oczekiwania jeszcze przed rozpoczęciem strajku, to nie można jej zarzucić, że nie podjęła wszelkich racjonalnych środków, w celu uniknięcia strajku. Nadmienić należy także, że zgodnie z przepisami prawa obowiązującego na terenie Niemiec w zakresie możliwości organizowania strajku umożliwiającą one rozpoczęcie akcji protestacyjnej na 24 godziny od jej ogłoszenia.

Strajk pilotów, zorganizowany przez związek zawodowy (...) był bezprecedensowy i praktycznie sparaliżował działalność pozwanego - odwołano bowiem 250 lotów z 2 400 realizowanych. Biorąc pod rozwagę jego rozmiar i charakter, a także sposób działania związku zawodowego (...), który nie przystąpił do rozmów ugodowych, nie można przyjmować, by istniały możliwości zapobieżenia odwołania lotów, w tym także lotu powódki. Zaś zastąpienie załogi na tak dużej liczbie lotów nie było możliwe, z uwagi na specyfikę prowadzonej działalności i szczególne kwalifikacje, jakie stawiane są pilotom. 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.

W ocenie Sądu, z ustalonego w sprawie stanu faktycznego wynika, że odwołanie lotu powódki w dniu 10 sierpnia 2018 r. było spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnej okoliczności, jaką był trwający strajk załogi niemieckich pilotów, który miał wpływ na wszystkie loty wykonywane na terenie Europy zwłaszcza w kierunku „do i „z” Niemiec. Strajk, jako zdarzenie zewnętrzne należy do grupy przypadków związanych z niecodziennymi zrachowaniami zbiorowości ludzkiej i uznawany jest za okoliczność siły wyższej, czyli zdarzenie których skutków nie sposób przewidzieć i nie można im zapobiec. Pojęcie „nadzwyczajnych okoliczności”, obejmuje także zdarzenia trwające przez pewien czas, a nie tylko zdarzenia nagłe i niespodziewane (vide: Wyrok NSA w W. z dnia 6 marca 2012 r., sygn. akt I OSK 555/11).

Sąd zważył, iż powódka w istocie nie kwestionowała danych dotyczących zakresu i zasięgu tego strajku.

Z zasady przyjąć należy, że żadna linia lotnicza nie jest w stanie kontrolować żądań stawianych przez związki zawodowe. Wszystkie linie lotnicze niezależnie od tego, czy są własnością państwa, czy akcjonariuszy, podlegają sprzecznym interesom i nie mogą się godzić na wszystkie żądania, które są wobec nich zgłaszane przez związki zawodowe. L. lotnicze muszą uwzględniać znacznie szerszy zakres interesów w tym interes pasażerów, pracowników niestrajkujących jak i samego przedsiębiorstwa oraz właścicieli. W przypadku odwołania lotu praktyka przyjęta przez przewoźnika (pozwanego w niniejszej sprawie) polega na oferowaniu pasażerom wyboru pomiędzy zwrotem kosztów odwołanego lotu a zmianą rezerwacji. Ponadto w konkretnych sytuacjach przewoźnik zapewnia pasażerom zakwaterowanie i opiekę. Podobne stanowisko tym przedmiocie zaaprobowane zostało w orzeczeniach wydanych przez Sądy w Wielkiej Brytanii, Irlandii, Hiszpanii, we W., we Francji czy w Niemczech.

Reasumując powyższe rozważania należy przyjąć, że skuteczny był zarzut strony pozwanej, że odwołanie lotu powoda spowodowane było zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie mogła uniknąć, pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków, co skutkuje zwolnieniem 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 (Dz.U.U.E.L.2004.46.1, Dz.U.U.E-sp.07-8-10).



Mając na uwadze powyższe, Sąd uchylił wydany w dniu 10.12.2020 r. wyrok zaoczny i oddalił powództwo jako bezzasadne.

O kosztach procesu Sąd orzekł w punkcie 2 sentencji wyroku na podstawie art. 98 § 1 k.p.c., zgodnie z którym strona przegrywająca sprawę obowiązana jest zwrócić przeciwnikowi na jego żądanie koszty niezbędne do celowego dochodzenia praw i celowej obrony (koszty procesu). Na koszty procesu poniesione przez pozwanego złożyły się koszty zastępstwa procesowego w wysokości 270 zł zgodnie z § 2 pkt 2 Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności adwokackie oraz kwota 17 zł tytułem opłaty skarbowej od udzielonego pełnomocnictwa.

SSR Anna Samosiuk