

Sygnatura akt II Ca 2073/16

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 19 grudnia 2016 r.

Sąd Okręgowy w Krakowie II Wydział Cywilny Odwoławczy

w składzie:

Przewodniczący:	SSO Jarosław Tyrpa
Sędziowie:	SO Katarzyna Oleksiak SO Renata Stępińska (sprawozdawca)

Protokolant: referent stażysta R. W.

po rozpoznaniu w dniu 19 grudnia 2016 r. w Krakowie

na rozprawie

sprawy z powództwa P. M.

przeciwko (...) Spółce Akcyjnej z siedzibą w K.

o zapłatę

na skutek apelacji powoda

od wyroku Sądu Rejonowego dla Krakowa – Krowodrzy w Krakowie

z dnia 24 czerwca 2016 r., sygnatura akt I C 1469/16/K

1. oddala apelację;
2. zasądza od powoda na rzecz strony pozwanej kwotę 307,45 zł (trzysta siedem złotych czterdzieści pięć groszy) tytułem zwrotu kosztów postępowania odwoławczego.

SSO Renata Stępińska SSO Jarosław Tyrpa SSO Katarzyna Oleksiak

II Ca 2073/16

UZASADNIENIE

wyroku z dnia 19 grudnia 2016 roku

Powód P. M. domagał się zasądzenia od strony pozwanej (...) S.A. z siedzibą w K. kwoty 1.091 zł, stanowiącej równowartość 250 euro z odsetkami ustawowymi od dnia 26 listopada 2015 r. do dnia zapłaty oraz zasądzenia kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa według norm przepisanych.

Zaskarżonym wyrokiem z dnia 24 czerwca 2016 roku, sygn. akt I C 1469/16/K, Sąd Rejonowy dla Krakowa-Krowodrzy w Krakowie w punkcie I oddalił powództwo; w punkcie II zasądził od powoda P. M. na rzecz strony pozwanej (...) Spółka Akcyjna z siedzibą w K. kwotę 377 zł tytułem zwrotu kosztów procesu.

Sąd I instancji ustalił, że w dniu 12 listopada 2015 r. powód miał odbyć lot liniami lotniczymi L. z K. do F., który został odwołany, z powodu strajku personelu pokładowego strony pozwanej, zorganizowanego przez związek zawodowy (...). Już w pierwszym dniu strajku, tj. w piątek 6 listopada 2015 r. odwołanych zostało 290 lotów, co dotknęło ok. 37,5 tys. pasażerów. W dniu 12 listopada 2015 r. strajk trwał w dalszym ciągu i strona pozwana odwołała ponad 900 lotów, w tym lot powoda, co dotknęło ok. 107 tys. pasażerów. Przedmiotowy strajk był najdłuższym w działalności strony pozwanej, bowiem trwał 8 dni - od 6 do 13 listopada 2015 r. L. łącznie zmuszona była odwołać 4804 loty, co stanowiło 44,4 % wszystkich zaplanowanych lotów, dotknęło ok. 574.908 pasażerów i stanowiło 47,6 % wszystkich pasażerów, którzy mieli zaplanowane loty w tym terminie. Związek zawodowy (...) poinformował o strajku i jego szczegółach w ostatniej chwili. Strona pozwana przedstawiła związkowi zawodowemu propozycję kompromisowego rozwiązania sporu, której nie przyjął. Strona pozwana podjęła szereg działań, mających na celu ograniczenie wystąpienia skutków strajku i utrudnień dla pasażerów, tj. wydłużyła godziny pracy pracowników obsługujących pasażerów, zapewniła pasażerom możliwość zmiany rezerwacji na loty alternatywne lub możliwość uzyskania zwrotu kosztów biletów, a także zawarła umowy z 40 liniami lotniczymi, dzięki którym mogła zapewnić pasażerom skierowanie na loty alternatywne, obsługiwane przez inne linie lotnicze oraz zapewniła pasażerom transport kolejowy (wydano 14.943 vouchery kolejowe), zapewniła zakwaterowanie w hotelach (1799 zarezerwowanych pokoi). W konsekwencji podpisania umów z innymi liniami lotniczymi, L. zapewniła pasażerom m.in. skierowanie na loty alternatywne. Powód wybrał pełną refundację kosztów przelotu, którą otrzymał, o czym świadczy zwrot: (...) umieszczony w historii rezerwacji. Strona pozwana została wezwana przez powoda do zapłaty kwoty 250 euro.

Oceniając materiał dowodowy, Sąd Rejonowy wskazał, że oparł się na dokumentach, których autentyczność i prawdziwość nie była kwestionowana przez żadną ze stron, a ich wiarygodność i moc dowodowa nie budziła wątpliwości. Sąd oddalił wniosek pełnomocnika powoda o zezwolenie na złożenie pisma datowanego na dzień 9.06.2016 r., a stanowiącego odpowiedź na sprzeciw od nakazu zapłaty, albowiem wszelkie okoliczności sporne zostały już dostatecznie wyjaśnione, a pełnomocnik powoda szeroko wywiódł jego stanowisko na rozprawie.

Mając na uwadze powyższe, Sąd I instancji uznał, że powództwo było bezzasadne. Zwrócił uwagę, że w niniejszej sprawie istotna jest treść regulacji zawartych w Rozporządzeniu (WE) nr (...) 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 (...). Stosownie do pkt 14 Preambuły powołanego 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 strajków mających wpływ na działalność przewoźnika. W niniejszej sprawie w istocie spór między stronami dotyczył ustalenia, czy strona pozwana spełniła przesłankę wyłączającą jej odpowiedzialność odszkodowawczą wobec powoda. Powód bowiem wywiódł podstawę prawną żądania z art. 5 ust. 1 pkt c powołanego Rozporządzenia, w myśl którego w przypadku odwołania lotu, pasażerowie, których to odwołanie dotyczy mają prawo do odszkodowania od obsługującego przewoźnika lotniczego, zgodnie z art. 7. Stosownie do art. 7 ust. 1 lit. a powołanego rozporządzenia, odszkodowanie w wysokości 250 euro przysługuje za odwołanie lotu mającego długość do 1500 km. Na podstawie jednak art. 5 ust. 3 ww. rozporządzenia, 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. Zdaniem Sądu Rejonowego, z ustalonego w sprawie stanu faktycznego wynika, iż odwołanie lotu powoda w dniu 12 listopada 2015 r. było spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnej okoliczności, jaką był trwający już wówczas kilka dni strajk załogi pokładowej strony pozwanej, zorganizowany przez związek zawodowy (...). Zatem przyczyna odwołania lotu miała charakter okoliczności zewnętrznej wobec strony pozwanej, albowiem nie można utożsamiać strony pozwanej ze związkiem zawodowym

(...). Strajk, jako zdarzenie zewnętrzne należy do grupy przypadków związanych z niecodziennymi zachowaniami zbiorowości ludzkiej i uznawany jest za okoliczność siły wyższej, czyli zdarzenie których skutków nie sposób przewidzieć i nie można im zapobiec. Nadto podkreślił, iż pojęcie: „nadzwyczajnych okoliczności”, obejmuje także zdarzenia trwające przez pewien czas, a nie tylko zdarzenia nagle i niespodziewane (vide: Wyrok NSA w Warszawie z dnia 6 marca 2012 r., sygn. akt I OSK 555/11). W ocenie Sądu, strona pozwana podjęła wszelkie racjonalne środki, mające na celu ograniczenie wystąpienia skutków strajku i utrudnień dla pasażerów, a fakty te wynikają z ustalonego w sprawie stanu faktycznego. Natomiast w odniesieniu do powoda była to pełna refundacja kosztów przelotu, którą otrzymał od strony pozwanej. Jednocześnie nie można wymagać od strony pozwanej, aby w przypadku każdego rodzaju strajku, automatycznie akceptowała wszystkie żądania związku zawodowego, albowiem takie działanie byłoby nieracjonalne.

O kosztach procesu Sąd orzekł na podstawie art. 98 § 1 i 3 k.p.c., a złożyły się na nie: kwota 360 zł tytułem zastępstwa procesowego - 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 pełnomocnictwa.

Powód P. M. w apelacji od całości ww. wyroku zarzucił:

1. naruszenie przepisów prawa materialnego, a to art. 5 ust. 3 Rozporządzenia (WE) nr (...) 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 (...), poprzez błędną wykładnię przesłanek powodujących zwolnienie przewoźnika lotniczego z obowiązku wypłaty rekompensaty przewidzianej w przepisie art. 7 rozporządzenia, tj.:

- „nadzwyczajnych okoliczności”, poprzez zastosowanie wykładni rozszerzającej, mimo tego, iż omawiany przepis wprowadza wyjątek od zasady obowiązku wypłaty odszkodowania na rzecz poszkodowanego konsumenta w relacjach z przedsiębiorcą, a zatem stanowi element systemu szczególnej ochrony słabszych uczestników rynku,

- „podjęcia wszelkich racjonalnych środków dla uniknięcia nadzwyczajnych okoliczności”, poprzez przyjęcie, że wskazaną przesłankę należy rozumieć w ten sposób, iż do zwolnienia z odpowiedzialności odszkodowawczej wystarczy, że przewoźnik lotniczy wykaże przedsięwzięcie środków mających na celu złagodzenie skutków odwołania lotu;

2. naruszenie prawa procesowego w stopniu mającym wpływ na wynik sprawy, a to art. 233 §1 k.p.c., poprzez dokonanie dowolnej, a nie swobodnej oceny zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego, wyrażające się w:

- pominięciu przy ustalaniu stanu faktycznego szeregu okoliczności świadczących o tym, że strajk będący powodem odwołania przedmiotowego lotu nie był okolicznością zewnętrzną, nagłą i taką, której pozwany nie mógł uniknąć;

- ustaleniu - mimo braku podstaw w materiale dowodowym - że pozwany podjął wszelkie racjonalne środki, w celu uniknięcia zaistnienia nadzwyczajnych okoliczności, których skutkiem było odwołanie przedmiotowego lotu.

W konsekwencji powód wnioskował o zmianę zaskarżonego wyroku i orzeczenie zgodnie z pozwem oraz o zasądzenie kosztów postępowania, tym kosztów zastępstwa procesowego za obydwie instancje, wg norm przepisanych.

Strona pozwana (...) Spółka Akcyjna z siedzibą w K. domagała się oddalenia apelacji, jako bezzasadnej i zasądzenia kosztów postępowania odwoławczego.

Sąd Okręgowy zważył, co następuje:

Apelacja była bezzasadna i dlatego podlegała oddaleniu.

Sąd Rejonowy poczynił prawidłowe ustalenia faktyczne, wyrażając oceny, które nie pozostają w sprzeczności z zasadami logicznego myślenia i doświadczenia życiowego oraz nie wykazują błędów natury faktycznej, dlatego też Sąd Okręgowy przyjął je za własne.

Wbrew zarzutom powoda, nie doszło do naruszenia art. 233 § 1 k.p.c., bowiem w istocie - na co zwrócił uwagę Sąd Rejonowy - fakty mające istotne znaczenie dla rozstrzygnięcia były między stronami bezsporne, zaś spór sprowadzał się do ich oceny prawnej, tj. czy skutkują wyłączeniem odpowiedzialności strony pozwanej za odwołany lot powoda - w oparciu o art. 5 ust. 3 w zw. z motywem 14 preambuły Rozporządzenia (WE) Nr (...) 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 (...) (Dz.U.U.E.L.2004.46.1, Dz.U.U.E-sp.07-8-10). Bezspornie przyczyną odwołania lotu powoda (...) z K. do F., który miał się odbyć w dniu 12 listopada 2015 roku, był trwający od 6 do 13 listopada 2015 roku strajk personelu pokładowego, zorganizowany przez związek zawodowy (...). Powód nie kwestionował danych dotyczących zakresu i zasięgu tego strajku, wynikających z dokumentów przedłożonych przez stronę pozwaną (k. 16-28, 45-47). Choć powód zarzucił, że brak było podstaw w materiale dowodowym do przyjęcia, że strona pozwana podjęła wszelkie racjonalne środki, w celu uniknięcia zaistnienia nadzwyczajnych okoliczności, których skutkiem było odwołanie przedmiotowego lotu, to jednak nie kwestionował, że przed rozpoczęciem strajku prowadziła negocjacje ze związkiem zawodowym (...). Sąd Okręgowy ustala dodatkowo, jako okoliczność niesporną, iż w dniu 2 listopada 2015 roku (...) Spółka Akcyjna z siedzibą w K. zgodziła się na realizację postulatów tego związku w zakresie świadczeń emerytalnych oraz tymczasowych świadczeń emerytalnych dla członków personelu pokładowego L. oraz zgodziła się zapewnić wypłacane przez pracodawcę świadczenie emerytalne dla członków personelu pokładowego, które odpowiada podobnym świadczeniom, przysługującym w innych spółkach (...). Natomiast w dniu 5 listopada 2015 roku zgodziła się na wyrównanie każdemu pracownikowi, zaprzestającemu pracy zarobkowej przed osiągnięciem ustawowego wieku emerytalnego, wynikającego z tego obniżenia świadczenia emerytalnego przysługującego od państwa, jak również tego, że średnie roczne wynagrodzenie członka personelu kabinowego zatrudnionego w pełnym wymiarze czasu pracy wynosi 50 000 euro, a najwyższe zarobki sięgają rzędu 80 000 euro (k. 48-57). Nadto Sąd Okręgowy ustala, jako okoliczności przyznane przez powoda (art. 230 w zw. z art. 229 k.p.c.), że związek zawodowy (...) informował stronę pozwaną o decyzji wszczęcia strajku, w tym o jego rozmiarze w ostatniej chwili w każdym dniu. I tak w dniu 6 listopada 2011 roku - wszczęcie strajku - strona pozwana o godzinie 7:17 nie dysponowała jeszcze informacjami na temat samego strajku i jego rozmiarów. Sąd Rejonowy prawidłowo ustalił czynności, zmierzające do zminimalizowania strajku, a powód nie kwestionował, że w tym celu strona pozwana wydłużyła godziny pracy pracowników obsługujących pasażerów, zapewniła pasażerom możliwość zmiany rezerwacji na loty alternatywne lub możliwość uzyskania zwrotu kosztów biletów, zawarła tzw. (...) z 40 liniami lotniczymi, dzięki którym mogła zapewnić pasażerom skierowanie na loty alternatywne, obsługiwane przez inne linie lotnicze, a także wydała pasażerom 14.943 vouchery kolejowe oraz zapewniła zakwaterowanie w hotelach - 1.799 zarezerwowanych pokoi.

Nie mogły odnieść skutku także zarzuty naruszenia prawa materialnego, albowiem zaskarżony wyrok odpowiada prawu, mimo częściowo błędnego uzasadnienia. Trafnie Sąd I instancji wskazał, że w niniejszej sprawie ma zastosowanie art. 5 ust. 1 lit c Rozporządzenia (WE) Nr (...) 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 (...) (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 II instancji 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 (...), 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 (...) 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 odwołania 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 (...), w którym do nadzwyczajnych okoliczności prawodawca unijny zaliczył nieoczekiwane wady floty przewoźnika, mogące wpłynąć na bezpieczeństwo lotu. Także w tym wypadku nadzwyczajna okoliczność dotyczy 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 (...) istotne z punktu wyłączenia odpowiedzialności przewoźnika jest nie to, czy dana okoliczność zaistniała „wewnątrz”, bądź całkowicie „na zewnątrz” struktury przedsiębiorstwa przewoźnika lotniczego, ale to, czy źródło zaistnienia takiej nadzwyczajnej okoliczności wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i nie pozwala mu na skuteczne nad nimi panowanie. Także Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej w swoim orzecznictwie nie wykluczył możliwości uznania za nadzwyczajną okoliczność zdarzenia, które dotyczyło „wewnętrznej” sfery działania przewoźnika lotniczego, tj. problemów technicznych dotyczących jego floty. W sprawie C-549/07 W.-Hermann 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 Okręgowy podziela stanowisko, zajęte w sprawie II Ca 2091/16, iż na gruncie Rozporządzenia (WE) nr (...) 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 umożliwia 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 (...) 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 (...) 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, 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). Sąd Odwoławczy 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, jak sugeruje powód, 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 postulaty pracowników strony pozwanej dotyczyły daleko idących przywilejów emerytalnych, a zatem nie miały charakteru postulatów zasadniczych, gwarantujących pracującym godne warunki pracy, czy płacy. W konsekwencji nie można wymagać, aby w celu uniknięcia odpowiedzialności odszkodowawczej, strona pozwana zobowiązana była spełniać wszystkie roszczenia strajkujących. Skoro strona pozwana zrealizowała znaczną część ich oczekiwań jeszcze przed rozpoczęciem strajku, to nie można jej zarzucić - jak chce tego powód - że nie podjęła wszelkich racjonalnych środków, w celu uniknięcia strajku. Strona pozwana wykazała, że strajk personelu pokładowego, zorganizowanego przez związek zawodowy (...) był bezprecedensowy i praktycznie sparaliżował jej działalność. Biorąc pod jego rozmiar i charakter, a także sposób działania związku zawodowego (...), nie można przyjmować, by istniały możliwości zapobieżenia odwołania lotów, w tym także lotu powoda. Zaś zastąpienie obsługi personelu pokładowego na tak dużej liczbie lotów nie było możliwe, z uwagi na specyfikę prowadzonej działalności i szczególne kwalifikacje, jakie stawiane są pracownikom personelu pokładowego. 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.

Reasumując powyższe rozważania należy przyjąć, iż 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 (...) 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 (...) (Dz.U.U.E.L.2004.46.1, Dz.U.UE-sp.07-8-10).

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

O kosztach postępowania odwoławczego, orzekł na podstawie art. 98 k.p.c. w zw. z art. 108 § 1 k.p.c. w zw. z art. 391 § 1 k.p.c. Na koszty te składają się: dojazd pełnomocnika strony pozwanej na rozprawę apelacyjną w kwocie 127,45 zł, zgodnie ze złożonymi biletami oraz wynagrodzenie tego pełnomocnika w kwocie 180 zł, stosownie do § 2 pkt 2 w zw. z § 10 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 roku w sprawie opłat za czynności adwokackie (Dz. U. z 2015 roku, poz. 1800).

SSO Renata Stępińska SSO Jarosław Tyrpa SSO Katarzyna Oleksiak