

UZASADNIENIE

wyroku z dnia 15 września 2016 roku

Pozwem z dnia 25 stycznia 2016 r. (data prezentaty) G. P. wniósł o zasądzenie od (...) Spółki akcyjnej z siedzibą w K. (Niemcy) kwoty 600 euro wraz z ustawowymi odsetkami liczonymi od dnia 28 grudnia 2015 r. do dnia zapłaty, oraz o zasądzenie na swoją rzecz od pozwanego kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego.

W uzasadnieniu pozwu wskazał, że na podstawie rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. dochodzi od pozwanego zryczałtowanego odszkodowania za opóźnienie w podróży. Powód wyjaśnił, że w dniu 8 listopada 2015 r. miał zaplanowany lot łączony na trasie z W. (Polska) przez F. (Niemcy) do C. (Indie), połączeniem realizowanym przez pozwanego. Lot z W. do F. został odwołany z powodu strajku załogi przewoźnika. Pozwany pomimo wezwania do zapłaty nie zapłacił odszkodowania na rzecz powoda (pozew - k. 2-6).

Nakazem zapłaty z dnia 26 lutego 2016 roku wydanym w postępowaniu upominawczym w sprawie I Nc 366/16 Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w W. nakazał pozwanemu, aby zapłacił na rzecz powoda żadaną kwotę wraz z kosztami postępowania (nakaz zapłaty - k. 15).

W sprzeciwie od nakazu zapłaty pozwany zaskarżył powyższy nakaz w całości i wniósł o oddalenie powództwa oraz o zasądzenie na swoją rzecz od powoda kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego, według norm przepisanych. Pozwany przyznał, że lot powoda o nr (...) z W. do F. z dnia 8 listopada 2015 r. został odwołany i podniósł, że opóźnienie lotu spowodowane było strajkiem pracowników pozwanego, co wyłącza odpowiedzialność pozwanego na podstawie rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. gdyż przyczyna ta mieści się w katalogu zaistnienia nadzwyczajnych okoliczności, których nie dało się uniknąć. Pozwany zaznaczył, że w okolicznościach niniejszej sprawy, decyzja o przeprowadzeniu strajku została podjęta przez pracowników pozwanego w ramach przyznanej im autonomii zbiorowej. Przewoźnik natomiast nie miał żadnego wpływu na to, czy strajk się odbędzie, czy też nie i zobowiązany był uszanować taką decyzję. Pomimo zorganizowania spotkania negocjacyjnego w dniu poprzedzającym strajk z pracownikami i prób polubownego rozwiązania sporu, pracownicy zdecydowali się na przeprowadzenie strajku. Nadto, pozwany wskazał, że podjął wszelkie racjonalne środki pozostające w jego dyspozycji w celu ograniczenia skutków strajku i związanych z tym utrudnień dla pasażerów poprzez: opracowanie specjalnego planu lotów, zapewnienie pasażerom możliwości zmiany rezerwacji na loty alternatywne lub pomocy w zakupie biletów u innych przewoźników. Nadto, pozwany wskazał, że zaoferował powodowi propozycję odbycia lotu do C. przez L. i B. za pośrednictwem lotu łączonego, realizowanego przez B. A. oraz Jest A. (sprzeciw - k. 21-26).

W odpowiedzi na sprzeciw pismem procesowym z dnia 11 lipca 2016 r. (data prezentaty) pełnomocnik powoda podtrzymał w całości żądanie pozwu podnosząc, że nie każdy strajk stanowi okoliczność wyłączającą odpowiedzialność przewoźnika za opóźniony lot oraz, że przewoźnik nie wykazał, że podjął jakiegokolwiek działania mające na celu wyeliminowanie albo chociażby ograniczenie odwołania lotów związanych ze strajkiem pracowników pozwanego. Nadto, powód zauważył, że pracownicy przewoźnika strajkowali w tym roku aż 12 razy i nie sposób przyjąć, że było okolicznością niespodziewaną dla przewoźnika, skutkująca uznaniem ją za nadzwyczajną w rozumieniu przepisów Rozporządzenia (pismo procesowe pełnomocnika powoda z dnia 11 lipca 2015 r. – k. 97-98).

W piśmie procesowym z dnia 28 lipca 2016 r. (data prezentaty) pozwany podtrzymał dotychczasowe stanowisko w sprawie (pismo procesowe pełnomocnika pozwanego z dnia 28 lipca 2015 r. – k. 108-117).

Sąd Rejonowy ustalił następujący stan faktyczny:

Powód G. P. posiadał zaplanowany na dzień 8 listopada 2015 r. lot z lotniska w W. do portu lotniczego we F. o numerze (...), a następnie tego samego dnia lot nr LH 758 z lotniska we F. do portu lotniczego w C. (Indie) realizowany przez

pozwanego przewoźnika (...) Spółkę akcyjną z siedzibą w K.. Czas odlotu samolotu z lotniska w W. przewidziany był na godzinę 07:05 (...). Niemniej wskazany lot został odwołany z powodu strajku personelu pokładowego przewoźnika zorganizowanego przez związek zawodowy (...) (okoliczności bezsporne, przyznane przez pozwanego, potwierdzenie rezerwacji - k.10).

Wobec odwołania wyżej wskazanego lotu, pozwany zaoferował G. P. w ramach zmiany planu podróży bilet na lot łączony z W. do C. w dniu 9 listopada 2015 r. przez L. i B., w wyniku czego wystawiono na nazwisko powoda bilet lotniczy o nr 220- (...) (okoliczność bezsporna, niekwestionowana przez powoda).

W okresie od 6 do 13 listopada 2015 r. miał miejsce strajk personelu pokładowego zorganizowany przez związek zawodowy (...), zrzeszający członków personelu pokładowego. Przedmiotowy strajk był najdłuższy w historii działalności (...) Spółki akcyjnej. Tej przyczyny przewoźnik zmuszony był odwołać w ciągu wskazanych 7 dni, (...) loty, co stanowiło 44,4% wszystkich zaplanowanych w tym terminie lotów. Utrudnienia będące następstwem strajku dotknęły łącznie 574.908 pasażerów, którzy stanowili 47,6 % wszystkich pasażerów mających zaplanowane loty w tym okresie. (...) Spółka akcyjna podejmowała próby polubownego rozwiązania sporu. Po powzięciu informacji o planowanym strajku w dniu 4 listopada 2015 r. przewoźnik zaaranżował spotkanie negocjacyjne ze związkiem zawodowym pracowników, które miało miejsce w dniu 5 listopada 2015 r. po południu, zakładając, że osiągnie porozumienie ze strajkującymi i nie dojdzie do odwołania lotów. (...) Spółka akcyjna, ostatecznie zaproponowała swoim pracownikom wysokie świadczenia jednorazowe w zamian za zaprzestanie strajku w kwocie po 3.000 euro oraz korzystniejsze warunki przejścia na wcześniejszą emeryturę. Nadto, przewoźnik zainicjował także sądowe postępowanie przed niemieckim sądem pracy mające na celu zawieszenie strajku, co jednak nie przyniosło oczekiwanych rezultatów. Propozycje zaoferowane przez przedsiębiorcę nie spotkały się jednak z akceptacją protestujących. Dodatkowo przewoźnik podjął szereg działań mających na celu ograniczenie skutków strajku i związanych z tym utrudnień dla pasażerów, polegających na opracowaniu specjalnego planu lotów, uruchomienie specjalnej linii telefonicznej (...) dzięki której pasażerowie mieli możliwość zamiany lotów na alternatywne bądź zakupu biletów u innych przewoźników oraz zaangażował biura podróży, które pomagały pasażerom w wyszukiwaniu alternatywnych lotów. Ostatecznie przewoźnikowi w okresie trwania strajku udało się ostatecznie wykonać 6.021 lotów z 1.208.612 rezerwacji i przetransportować łącznie 576.504 pasażerów (okoliczności niekwestionowane przez powoda, raporty przewoźnika wraz z tłumaczeniem przysięgłym – k. 122-125, korespondencja wewnętrzna przewoźnika dot. zaangażowania biur podróży wraz z tłumaczeniem przysięgłym – k. 169-170).

W związku z opóźnieniem w podróży lotniczej powód reprezentowany przez pełnomocnika pismem z dnia 17 grudnia 2015 roku skierował reklamację do (...) Spółki akcyjnej i wezwała pozwanego do zapłaty kwoty 600 euro tytułem odszkodowania za opóźnienie lotu w terminie 7 dni od otrzymania wezwania (dowód: przedsądowe wezwaniem do zapłaty wraz - k. 8-9).

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie wyżej wskazanych dokumentów i ich kserokopii złożonych do akt sprawy. Okoliczności te jako przyznane Sąd na podstawie art. 229 i 230 k.p.c. uznał za udowodnione, nadto znajdując potwierdzenie w złożonych do akt dokumentach. Dokumenty te Sąd uznał za wiarygodne, gdyż składają się one na spójny obraz stanu faktycznego i nie pozostają ze sobą w sprzeczności.

Sąd Rejonowy zważył co następuje:

Powód opierał swoje roszczenie na regulacji zawartej w Rozporządzeniu (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiającym 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 2004/46/1). 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.

Stosownie do art. 7 ust. 1 rozporządzenia pasażerowie otrzymują odszkodowanie w wysokości:

- a) 250 EUR dla wszystkich lotów o długości do 1.500 kilometrów
- b) 400 EUR dla wszystkich lotów wewnątrzspółnotowych dłuższych niż 1.500 kilometrów i wszystkich innych lotów o długości od 1.500 do 3.500 kilometrów;
- c) 600 EUR dla wszystkich innych lotów niż loty określone w lit. a) lub b).

Przy określaniu odległości, podstawą jest ostatni cel lotu, do którego przybycie pasażera nastąpi po czasie planowego przylotu na skutek opóźnienia spowodowanego odmową przyjęcia na pokład lub odwołaniem lotu. W dalszej kolejności należy wskazać, że w myśl art. 5 ust. 3 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.

Przepisy art. 5, 6 i 7 Rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że do celów stosowania prawa do odszkodowania, pasażerów opóźnionych lotów trzeba traktować jak pasażerów odwołanych lotów oraz że mogą oni powoływać się na prawo do odszkodowania przewidziane w art. 7 tego Rozporządzenia, jeżeli z powodu tych lotów poniosą stratę czasu wynoszącą co najmniej trzy godziny, czyli jeżeli przybędą do ich miejsca docelowego co najmniej trzy godziny po pierwotnie przewidzianej przez przewoźnika lotniczego godzinie przylotu. Niemniej takie opóźnienie nie rodzi po stronie pasażerów prawa do odszkodowania, jeżeli przewoźnik lotniczy jest w stanie dowieść, że odwołanie lub duże opóźnienie lotu jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków, to jest okoliczności, które pozostają poza zakresem skutecznej kontroli przewoźnika lotniczego (tak Europejski Trybunał Sprawiedliwości w wyroku z dnia 19 listopada 2009 r. w sprawach połączonych C-402/07 i C 432/07 mających za przedmiot wnioski o wydanie na podstawie art. 234 WE orzeczeń w trybie prejudycjalnym, złożone w postępowaniu Christopher S., G. S., A. S. p-ko (...) oraz S. B., K. L. p-ko A. France SA, (...) (...) - (...)).

Zgodnie z treścią art. 2g powołanego Rozporządzenia WE nr 261/2004, "rezerwacja" oznacza fakt posiadania przez pasażera biletu lub innego dowodu potwierdzającego, że rezerwacja została przyjęta i zarejestrowana przez przewoźnika lotniczego lub organizatora wycieczek.

Stosownie do art. 3 ust. 2 a) cytowanego Rozporządzenia, ust. 1 stosuje się pod warunkiem, że pasażerowie posiadają potwierdzoną rezerwację na dany lot oraz, z wyjątkiem przypadku odwołania, o którym mowa w art. 5, stawią się na odprawę pasażerów, - zgodnie z wymogami i w czasie określonym uprzednio na piśmie (w tym poprzez środki elektroniczne) przez przewoźnika lotniczego, organizatora wycieczek lub autoryzowane biura podróży, lub, jeżeli czas nie został określony, # nie później niż 45 minut przed ogłoszoną godziną odlotu. Pasażer powinien zatem wykazać, że posiada uprawnienie do wystąpienia z żądaniem odszkodowawczym, zgodnie z ogólnym ciężarem rozkładu dowodu z art. 6 k.c. Natomiast na przewoźniku lotniczym spoczywa ciężar wykazania, że uprawnienia przysługujące pasażerowi nie zostały naruszone (art. 205 b ust. 5 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz.U. z 2013 r.1393 j.t.). Jak zostało już zauważone, opóźnienie w przylocie nie rodzi po stronie pasażerów prawa do odszkodowania, jeżeli przewoźnik lotniczy jest w stanie dowieść, że odwołanie lub duże opóźnienie lotu jest spowodowane zaistnieniem

nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków (art. 5 ust. 3 rozporządzenia), to jest okoliczności, które pozostają poza zakresem skutecznej kontroli przewoźnika lotniczego.

W toku postępowania pozwany nie kwestionował legitymacji czynnej powoda, tj. nie kwestionował faktu posiadania rezerwacji na odwołany lot. Pozwany podnosił natomiast, że odwołanie lotu nastąpiło z powodu zaistnienia nadzwyczajnych okoliczności tj. strajku pracowników pokładowych (...) Spółki akcyjnej, co stanowi nadzwyczajną okoliczność wyłączającą jego odpowiedzialność za odwołanie przedmiotowego lotu. Powód z kolei wskazywał, że w dacie planowego lotu, strajk pracowników pozwanego trwał już od dwóch dni, wobec czego nieuzasadnione pozostają jego twierdzenia co do tego, że był on niespodziewany. Nadto zauważył, że przewoźnik wiedząc o strajku powziął jeszcze przez jego rozpoczęciem. Podnosił, że pracownicy przewoźnika strajkowali już po raz dwunasty w tym roku i nie sposób przyjąć, że strajk ten był okolicznością nadzwyczajną, lecz zdarzeniem wpisującym się w ramy normalnego wykonywania działalności przewoźnika.

W tym miejscu stwierdzić należy, że odwołanie lotu nie kreuje po stronie pasażerów prawa do odszkodowania, jeżeli przewoźnik lotniczy jest w stanie dowieść, że odwołanie lotu jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków (art. 5 ust. 3 rozporządzenia), to jest okoliczności, które pozostają poza zakresem skutecznej kontroli przewoźnika lotniczego. W motywie czternastym Rozporządzenia wskazano, że nadzwyczajne okoliczności 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.

Na zaistnienie takich właśnie okoliczności powoływał się w niniejszej sprawie pozwany, wskazując, że przyczyną opóźnienia rejsu był strajk pracowników pokładowych przewoźnika.

Stanowisko pozwanego w ocenie Sądu zasługuje na uwzględnienie.

Podkreślenia wymaga, iż co do zasady nie budzi wątpliwości, że strajk może stanowić nadzwyczajną, niezależną od przewoźnika przyczynę, jeśli nie mógł go racjonalnie przewidzieć i uwzględnić w ramach normalnego wykonywania działalności w danym czasie. Jednakże samo wymiennie strajku jako nadzwyczajnej okoliczności uzasadniającej opóźnienie lotu nie w każdym wypadku wyłącza wypłatę odszkodowania. Decydującą rolę powinny odgrywać okoliczności konkretnego przypadku. Należy ustalić, czy przewoźnik w obliczu grożącego strajku podjął wystarczające środki zaradcze, mające na celu najskuteczniejsze zniwelowanie jego skutków dla pasażerów. Przewoźnik musi bowiem udowodnić wystąpienie dwóch przesłanek egzoneracyjnych: tj. wystąpienia okoliczności nadzwyczajnych oraz podjęcia przez pozwanego wszelkich racjonalnych środków do uniknięcia skutków tych nadzwyczajnych okoliczności.

Przenosząc powyższe rozważania na grunt niniejszej sprawy stwierdzić należy, że strajk pracowników linii lotniczych D. L. niewątpliwie był okolicznością nadzwyczajną i stanowił w stosunku do tego przewoźnika lotniczego zdarzenie o charakterze zewnętrznym, na które nie miał wpływu i któremu nie mógł zapobiec. Podkreślenia wymaga, iż przedmiotowy strajk pracowników L. trwał aż siedem dni. W tym czasie odwołano ponad 4.800 lotów co stanowiło około 45 % wszystkich zaplanowanych w tym terminie lotów, a skutki związane ze strajkiem dotknęły ponad pół miliona pasażerów, a także samego przewoźnika jako prężnie działającego przedsiębiorcy na rynku transportu lotniczego.

Nie sposób również uznać za zasadne twierdzeń strony powodowej, że strajk wpisuje się w normalną działalność przewoźnika, choćby z tej przyczyny, że ze swej istoty strajk polega na zorganizowanym, zbiorowym powstrzymaniu się od pracy przez pracowników, a w konsekwencji prowadzi do uniemożliwienia lub poważnego utrudnienia działalności przedsiębiorcy. Wbrew twierdzeniom strony powodowej, z samej tylko częstotliwości przeprowadzanych akcji protestacyjnych u pozwanego nie wynika, że wpisuje się ona w ramy prowadzonej przez niego działalności i przez to traci cechy okoliczności nadzwyczajnej w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia.

Należy podkreślić, że w systemach prawnych współczesnych państw europejskich, w szczególności państw członkowskich Unii Europejskiej, prawa pracownicze uzyskały silną ochronę prawną. Dotyczy to również zbiorowych praw pracowniczych, w tym prawa koalicji i związanego z nim prawa do strajku. Sądowi z urzędu wiadomo (na kanwie innych spraw toczących się przed tutejszym sądem), że zgodnie z przepisami niemieckiego prawa pracy prawo pracowników do strajku stanowi prawo o charakterze konstytucyjnym, a jego realizacja w ramach sporu zbiorowego z pracodawcą jest uregulowana w sposób dający organizacjom pracowników prowadzić akcję strajkową w sposób swobodny, wręcz niezależnie od stanu rokowań zbiorowych z pracodawcą.

W tej sytuacji nie ulega zatem wątpliwości, że strajk jest dla pozwanego zjawiskiem o tyle tylko wpisującym się w jego działalność, że stanowi legalną formę realizacji zbiorowych praw pracowniczych i z tego względu nie może być przez pozwanego w żaden sposób zwalczany czy uniemożliwiony środkami legalnymi. Pozwany był zmuszony zareagować na strajk pracowników personelu pokładowego, ale jedynie w sposób minimalizujący niekorzystne dla normalnego funkcjonowania przedsiębiorstwa pozwanego skutki strajku.

Oceny tej nie zmienia okoliczność, że pozwany wiedział o strajkowych planach związku zawodowego pracowników. Należy zauważyć, że pozwany sam został zaskoczony strajkiem, a informacje o jego rozpoczęciu powziął dopiero w dniu 4 listopada 2015 r. po południu. Niemniej jednak niezwłocznie wszczął negocjacje z protestującymi, jednak nie przyniosły one oczekiwanych rezultatów. W tym miejscu należy również podkreślić, że pozwany również na drodze sądowej dążył do zniwelowania negatywnych następstw strajku, zwracając się do niemieckiego sądu pracy z wnioskiem o zawieszenie strajku, co także nie przyniosło żadnych efektów.

Zważywszy na rozmiar przedsiębiorstwa pozwanego nie można było oczekiwać, że w tak krótkim czasie pozwany zdoła zastąpić strajkujący personel pokładowy innymi pracownikami. Należy mieć na uwadze także fakt, że akcji strajkowej nie powstrzymało uwzględnienie żądań pracowników personelu pokładowego. Na gruncie niniejszej sprawy, nie ulega wątpliwości, że pozwany przewoźnik nie miał realnej możliwości, aby zapobiec organizacji strajku, jaki miał miejsce w okresie od 6 do 13 listopada 2015 r., a także jego negatywnym skutkom w zakresie wykonania zawartych z pasażerami umów przewozu.

Z przedstawionego w toku niniejszego postępowania materiału dowodowego wynika, że przewoźnik w chwili powzięcia informacji o strajku nie miał wiedzy o szczegółach i rozmiarach zaplanowanej przez związki zawodowe pracowników akcji protestacyjnej, w tym które konkretnie rejsy zostaną odwołane. Podkreślenia wymaga przy tym, że po uzyskaniu informacji o skali strajku, przedsiębiorca podejmował próby polubownego rozwiązania problemu ze strajkującymi i ostatecznie zaoferował akceptację wszystkich żądań. Mimo to, protestujący odrzucili ofertę i kontynuowali strajk, który doprowadził do zakłócenia i znacznego ograniczenia działalności przewoźnika. Z powyższych względów, nie sposób upatrywać w zaistniałej sytuacji, złej woli pracodawcy, który by nie przejawiał woli podjęcia dialogu i prób polubownego rozwiązania sporu, a jedynie zmuszał swych pracowników do sięgania po najbardziej dotkliwe i brzemiennie w skutki formy nacisku.

Podkreślenia wymaga, że (...) S.A. dysponowała ograniczonymi możliwościami faktycznymi i prawnymi, aby zastąpić wszystkich pracowników, którzy przystąpili do strajku, tak dużą liczbą wykwalifikowanych pracowników zastępczych. W ocenie Sądu, charakter pracy personelu pokładowego nie pozwala na zastąpienie strajkujących pracowników innymi pracownikami. Jest to bowiem personel specjalnie wykwalifikowany do wykonywania swoich obowiązków, mający specjalne przeszkolenie do obsługi lotów na konkretny typ samolotu. Pracownicy personelu pokładowego muszą również cechować się bardzo dobrym stanem zdrowia umożliwiającym pracę w warunkach, jakie panują w samolocie lecącym na wysokości kilku tysięcy metrów nad ziemią. Nadto, należy mieć na uwadze normy prawa pracy, które przewidują pracę w określonym wymiarze czasu, a których przekroczenie mogłoby zagrozić bezpieczeństwu zarówno pasażerów jak i całej załogi. W konsekwencji część lotów zaplanowanych w okresie od 6 do 13 listopada 2015 r. została odwołana. Niemniej jednak, w przekonaniu Sądu, D. L. uczyniła wszystko co możliwe, by zapobiec negatywnym skutkom strajku. W szczególności opracowano specjalny planu lotów, uruchomiono specjalną linię telefoniczną (...) dzięki której pasażerowie mieli możliwość zamiany lotów na alternatywne bądź zakupu biletów u

innych przewoźników oraz zaangażowano biura podróży, które pomagały pasażerom w wyszukiwaniu alternatywnych lotów.

Nie zasługiwała na uwzględnienie argumentacja strony powodowej, że przewoźnik powinien zabezpieczyć dodatkowe samoloty i załogi na wypadek zaistnienia zdarzeń, jakie mogą nagle wyniknąć w toku wykonywania działalności. Sąd miał na względzie, że przedsięwzięcie zaproponowanych przez stronę powodową rozwiązań byłoby ekonomicznie nieopłacalne oraz znacznie wykraczałoby poza ramy racjonalnych środków wykorzystanych do zapobieżenia negatywnym konsekwencjom strajku w ramach istniejących możliwości przewoźnika.

W ocenie Sądu, na szczególną uwagę zasługuje ponadto fakt, iż przewoźnik podjął również wszelkie racjonalne środki zmierzające do zniwelowania negatywnych skutków strajku w odniesieniu do powoda G. P.. Przewoźnik zaoferował bowiem pasażerowi bilet na alternatywny lot w dniu 9 listopada 2015 r. realizowany przez innych przewoźników przez L. i B., co w okolicznościach niniejszej sprawy nie było kwestionowane przez stronę powodową. Tym samym, przewoźnik wywiązał się z nałożonych na niego obowiązków wynikających z art. 8 Rozporządzenia, który reguluje dodatkowe świadczenia, poza odszkodowaniem, przysługujące pasażerom w przypadku odwołania lotu, a do których należy m. in. zmiana planu podróży.

Mając zatem na uwadze powyższe okoliczności, stwierdzić należało, iż pozwany udowodnił wystąpienie po swojej stronie przesłanki egzoneracyjnej uwalniającej go od odpowiedzialności odszkodowawczej z tytułu odszkodowania wynikającego z art. 5 ust. 1 pkt c w wysokości wskazanej w art. 7 ust. 1 a rozporządzenia (WE) nr 261/2004, wobec czego żądanie powoda G. P. podlegało oddaleniu w całości, o czym orzeczono w punkcie 1 wyroku.

Orzekając o kosztach procesu, Sąd kierował się zasadą odpowiedzialności za jego wynik wyrażoną w art. 98 § 1 i 3 k.p.c. w zw. z art. 99 k.p.c. Powód jest stroną przegrywającą sprawę, a zatem uzasadnione było ustalenie, że obciąża go obowiązek zwrotu na rzecz pozwanego całości poniesionych przez niego kosztów procesu w wysokości 1.217 zł, na którą składa się opłata od pozwu w wysokości 100 zł, opłata skarbową od pełnomocnictwa w wysokości 17 zł i wynagrodzenie pełnomocnika procesowego w wysokości 1.200 zł, ustalone stosownie do § 2 pkt 2 w zw. z § 15 ust. 3 Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych (tekst jedn.: Dz.U. z 2015 r., poz. 1804).

Wobec powyższego orzeczono jak w sentencji wyroku.

SSR Magdalena Hemerling