

## UZASADNIENIE

### **wyroku z dnia 08 września 2016 r.**

Pozwem z dnia 25 stycznia 2016 r. (data prezentaty) powódka E. L. domagała się zasądzenia na swoją rzecz od pozwanego (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w K./Oddział w Polsce z siedzibą w W. kwoty 600 euro wraz z odsetkami ustawowymi liczonymi od dnia 22 grudnia 2015 r. do dnia zapłaty oraz kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

W uzasadnieniu żądania pozwu powódka wskazała, iż w dniu 8 listopada 2015 r. podróżowała liniami lotniczymi pozwanego z portu lotniczego w W. do portu lotniczego w C. przez F.. Z powodu strajku załogi pozwanego, wylot powódki z W. do F. został anulowany, co spowodowało utratę dalszego połączenia do C.. Mimo wezwania do zapłaty pozwany przewoźnik nie wypłacił powódce odszkodowania. Dochodzona pozwem kwota stanowi odszkodowanie z tytułu odwołania lotu z dnia 8 listopada 2015 r. (pozew - k. 2-6).

Pozwany (...) Spółka Akcyjna z siedzibą w K./Oddział w Polsce z siedzibą w W. domagał się oddalenia powództwa w całości oraz zasądzenia na swoją rzecz od powódki kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

W uzasadnieniu pozwany przyznał, że lot powódki o nr (...) z W. do F. z dnia 8 listopada 2015 r. został odwołany i wskazał, że przyczyną odwołania lotu był strajk personelu pokładowego zorganizowany przez związek zawodowy pracowników przewoźnika, co wyłącza odpowiedzialność pozwanego na podstawie art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. Podniósł, że skala strajku była na tyle duża, iż niemożliwe było zastąpienie tak dużej liczby wykwalifikowanych pracowników w krótkim czasie. Pozwany zaznaczył, że w okolicznościach niniejszej sprawy, przedmiotowy strajk nie wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności przez przewoźnika, bowiem decyzja o jego przeprowadzeniu 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 prób polubownego rozwiązania sytuacji ze strony przewoźnika, jego 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: wydłużenie godzin pracy osób obsługujących pasażerów, zapewnienie możliwości zmiany rezerwacji na loty alternatywne lub możliwości uzyskania zwrotu kosztów biletów. Dodatkowo przewoźnik zawarł tzw. R. A. z 40 liniami lotniczymi, dzięki którym mógł zapewnić pasażerom alternatywne linie lotnicze, vouchery kolejowe, czy też zakwaterowanie w hotelach. Pozwany wskazał, że zaoferował powódce odbycie lotu do miejsca docelowego – C. liniami lotniczymi A. oraz A. India (połączenie przez M. i D.) (sprzeciw od nakazu zapłaty w postępowaniu upominawczym wydane w sprawie o sygn. akt I Nc 365/16 wraz z załącznikami - k. 20-88).

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

Powódka E. L. posiadała 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., 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 zakładowego zorganizowanego przez związek zawodowy (...) (okoliczności bezsporne, przyznane przez strony, rezerwacja - k. 9). Wobec odwołania wyżej wskazanego lotu, pozwany zaoferował E. L. odbycie lotu do miejsca docelowego – C. liniami lotniczymi A. oraz A. India (połączenie przez M. i D.) w dniu 9-10 listopada 2015 r., w wyniku czego wystawiono na nazwisko powódki bilet lotniczy (dowód: kopia biletu lotniczego wygenerowana z systemu rozliczeniowego L. – k. 47, okoliczności bezsporne, niekwestionowane przez powódkę).

W okresie od 6 do 13 listopada 2015 r. miał miejsce strajk personelu pokładowego zorganizowany przez związek zawodowy (...). Przedmiotowy strajk był najdłuższym w historii działalności D. L.. W konsekwencji strajku, przewoźnik zmuszony został odwołać w ciągu wskazanych 7 dni, 4.804 loty, co stanowiło 44,4 % wszystkich zaplanowanych w tym terminie lotów. Powyższe utrudnienia dotknęły łącznie 574.908 pasażerów, którzy stanowili 47,6 % wszystkich pasażerów mających zaplanowane loty w rzeczonym okresie. D. L. podejmowała próby polubownego rozwiązania problemu, ostatecznie oferując protestującym akceptację wszystkich wysuwanych przez nich żądań. Niemniej jednak oferta została odrzucona a strajk był kontynuowany. Pozwany podjął szereg działań mających na celu ograniczenie skutków strajku i związanych z tym utrudnień dla pasażerów polegających na: wydłużeniu godzin pracy personelu obsługującego pasażerów, zapewnieniu pasażerom możliwości zmiany rezerwacji na loty alternatywne czy też możliwości uzyskania zwrotu kosztów biletów. Nadto, (...) Spółka Akcyjna z siedzibą w K. zawarła tzw. re-protection agreements z czterdziestoma liniami lotniczymi, dzięki którym możliwe było skierowanie pasażerów na loty alternatywne, obsługiwane przez inne linie lotnicze. Dodatkowo pozwany wydał pasażerom 14.943 vouchery kolejowe w ramach organizacji transportu alternatywnego oraz zapewnił zakwaterowanie w hotelach poprzez rezerwację 1.799 pokoi (okoliczności bezsporne niekwestionowane przez powódkę).

W związku z opóźnieniem w podróży lotniczej powódka reprezentowana przez pełnomocnika, pismem z dnia 21 grudnia 2015 r. wezwała (...) Spółkę Akcyjną z siedzibą w K./Oddział w Polsce z siedzibą w W. do zapłaty kwoty 600 euro tytułem odszkodowania za odwołanie lotu nr (...) z W. do F. z dnia 8 listopada 2015 r., w terminie 7 dni od otrzymania wezwania (okoliczność niesporna, dowód: przedsądowe wezwanie do zapłaty - k. 8-8v.).

W odpowiedzi na wezwanie do zapłaty, (...) Spółka Akcyjna z siedzibą w K./Oddział w Polsce z siedzibą w W. przeprosiła za wszelkie niedogodności związane z odwołaniem rejsu nr (...) na trasie W. – F. w dniu 8 listopada 2015 r. oraz odmówiła wypłaty odszkodowania argumentując, iż opóźnienie było spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnej okoliczności – strajku załogi pokładowej L., które stanowi jedno z podstawowych i wysoce respektowanych praw pracownika, a zatem okoliczności, której przewoźnik nie mógł uniknąć mimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków (okoliczność niesporna, niekwestionowana przez powódkę).

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie wyżej wskazanych dokumentów oraz ich kserokopii złożonych do akt sprawy. Okoliczności stanu faktycznego jako przyznane przez stronę przeciwną, Sąd na podstawie art. 229 i 230 k.p.c. uznał za udowodnione, ponadto znajdują one potwierdzenie w złożonych do akt dokumentach, co do wiarygodności których Sąd nie miał wątpliwości, ponieważ składają się na spójny, logiczny, korelujący ze sobą obraz stanu faktycznego poddany ocenie Sądu w rozpoznawanej sprawie.

### **Sąd Rejonowy zważył, co następuje:**

Powódka opierała 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 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.

W dalszej kolejności należy wskazać, iż 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 lotu jest (było) 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 należy traktować tak jak pasażerów odwołanych lotów oraz, że mogą oni powoływać się na prawo do odszkodowania przewidziane w art. 7 tego Rozporządzenia, jeżeli z powodu w/w lotów poniosą stratę czasu wynoszącą co najmniej trzy godziny, tzn. 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 było (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, (...) (...) - (...)).

W toku postępowania pozwany nie kwestionował legitymacji czynnej powódki, tj. nie kwestionował faktu posiadania rezerwacji na odwołany lot. Pozwany podnosił natomiast, że odwołanie lotu nastąpiło z powodu zaistnienia nadzwyczajnych okoliczności, tzn. strajku pracowników (...) Spółki akcyjnej, co stanowi nadzwyczajną okoliczność wyłączającą jego odpowiedzialność za odwołanie przedmiotowego lotu. Powódka z kolei wskazywała, że pracownicy przewoźnika strajkowali już po raz kolejny w tym roku i nie sposób przyjąć, że strajk ten był okolicznością nadzwyczajną w rozumieniu w/w przepisu.

Odnosząc się do zarzutu pozwanego, stwierdzić należy, że opóźnienie w przylocie lub jego odwołanie nie kreuje po stronie pasażerów prawa do odszkodowania, jeżeli przewoźnik lotniczy jest w stanie dowieść, że odwołanie lub duże opóźnienie lotu jest (było) 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 przewoźnika.

Stanowisko pozwanego zasługiwało na uwzględnienie. Co do zasady nie budzi wątpliwości, że strajk może stanowić nadzwyczajną, niezależną od przewoźnika przyczynę, jeżeli nie mógł go racjonalnie przewidzieć i uwzględnić w ramach normalnego wykonywania działalności w danym czasie. Jednakże samo wymienienie strajku jako nadzwyczajnej okoliczności uzasadniającej opóźnienie lub odwołanie lotu nie w każdym wypadku wyłącza wypłatę odszkodowania. Decydującą rolę powinny odgrywać okoliczności konkretnego przypadku. W judykaturze pojęcie siły wyższej rozumiane jest w ujęciu obiektywnym, z tym że przy ocenie, czy mamy do czynienia z siłą wyższą bierze się pod uwagę także to, czy zainteresowana osoba mogła przeciwdziałać i zapobiec działaniu obiektywnych zdarzeń składających się na siłę wyższą. W konsekwencji za siłę wyższą uznaje się zdarzenie, które jest zewnętrzne, niemożliwe do przewidzenia i któremu nie można było zapobiec (por. uchwała pełnego składu Izby Cywilnej Sądu Najwyższego z

dnia 26 października 2007 r., III CZP 30/07, OSNC 2008 nr 5 poz. 43, Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 16 września 2011 r., IV CSK 77/11).

Należało zatem ustalić, czy przewoźnik w obliczu grożącego strajku podjął wystarczające środki, 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 dla 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 pręźnie działającego przedsiębiorcy na rynku transportu lotniczego.

Nie sposób również uznać za zasadne twierdzeń strony powodowej, iż strajk wpisuje się w normalną działalność przewoźnika, choćby z tej przyczyny, iż ze swej istoty strajk polega na uniemożliwieniu lub poważnym utrudnieniu działalności przedsiębiorcy. Wbrew twierdzeniom strony powodowej, z samej tylko częstotliwości przeprowadzanych akcji protestacyjnych u pozwanego przewoźnika nie wynika, że wpisuje się ona w ramy prowadzonej przez niego działalności. Należy bowiem mieć na względzie, że strajk pracowników przewoźnika transportu lotniczego jest sytuacją niekorzystną, zarówno dla pasażerów, jak i dla samego przewoźnika ze względu na rodzaj niedogodności jakie towarzyszą temu zjawisku oraz ich wymierne skutki. W przekonaniu Sądu, strajk od 6 do 13 listopada 2015r. stanowił niecodzienne zachowanie zbiorowości pracowników przewoźnika, prawnie usankcjonowane, które pozostawało poza zakresem jego działalności.

Na kanwie 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. Znaczna ilość odwołanych lotów oraz krótki okres czasu w jakim należałoby znaleźć rejsy alternatywne, w zasadzie pozbawiły pozwanego możliwości realnego działania w ramach własnego przedsiębiorstwa. Z przedstawionego w toku niniejszego postępowania materiału dowodowego wynika, że przewoźnik dopiero pierwszego dnia strajku, tj. 6 listopada 2015 r. powziął wiedzę o szczegółach i rozmiarach zaplanowanej przez związki zawodowe pracowników akcji protestacyjnej. Podkreślenia wymaga przy tym, iż 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 bo najbardziej dotkliwe i brzemiennie w skutkach formy nacisku. Dlatego w ocenie Sądu, w okolicznościach faktycznych niniejszej sprawy, przewoźnik nie był w stanie zapobiec akcjom strajkowym swych pracowników, w związku z czym tego typu okoliczność należy traktować jako zdarzenie nadzwyczajne.

W ocenie Sądu, pozwany wykazał również, że podjął wszelkie starania, aby zminimalizować pasażerom skutki opóźnionych lub odwołanych lotów. Sąd miał na względzie, że pozwany nie był w stanie skutecznie zapobiec wszystkim następstwom strajku, ze względu na skalę tego zjawiska. Podkreślenia wymaga, że D. L. również dysponowała ograniczonymi możliwościami faktycznymi i prawnymi, aby zastąpić wszystkich pracowników, którzy przystąpili do strajku, tak dużą liczbą wykwalifikowanych pracowników zastępczych. W konsekwencji, część lotów została odwołana. Niemniej jednak, w przekonaniu Sądu, D. L. uczyniła wszystko co możliwe, by zapobiec negatywnym skutkom strajku. W pierwszej kolejności, wydłużono godziny pracy personelu odpowiedzialnego za obsługę pasażerów, zapewniono im możliwość zmiany rezerwacji na loty alternatywne, a także możliwość uzyskania zwrotu kosztów biletów. Przewoźnik zawarł również umowy z czterdziestoma liniami lotniczymi, dzięki czemu zapewnił pasażerom możliwość skorzystania z alternatywnych połączeń realizowanych przez innych przewoźników. Nadto, wydał pasażerom około

15.000 voucherów kolejowych na zastępczy transport kolejowy oraz zapewnił pasażerom zakwaterowanie w hotelach (około 1.800 pokoi).

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 powódki E. L. D. L. zaofiarowała bowiem pasażerze bilet na alternatywny lot do miejsca docelowego – C. liniami lotniczymi A. oraz A. India (połączenie przez M. i D.) w dniu 9-10 listopada 2015 r. 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.

Konkludując, mając 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 powódki podlegało oddaleniu w całości, o czym orzeczono w punkcie I sentencji wyroku.

O kosztach procesu orzeczono w punkcie II sentencji wyroku w oparciu o art. 98 § 1 i § 3 k.p.c. w zw. z art. 99 k.p.c. Powódka, będąca stroną przegrywającą sprawę, obowiązana jest zwrócić pozwanemu koszty postępowania w kwocie łącznej 1217 zł., na którą składają się: opłata skarbową od udzielonego pełnomocnictwa w wysokości 17 zł. oraz wynagrodzenie pełnomocnika procesowego w wysokości 1200 zł. ustalone stosownie do § 2 pkt 3 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych (tekst jednolity Dz. U. z 2015, poz. 1804).

## ZARZĄDZENIE

Odpis wyroku z dnia 8 września 2016r. wraz z uzasadnieniem doręczyć pełnomocnikowi powódki – adwokatowi M. M..

W., dnia 23 września 2016r.