Sygn. akt XIV C 3993/19 upr

WYROK
W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 20 maja 2021 r.

Sąd Rejonowy w Bydgoszczy XIV Wydział Cywilny

w składzie następującym:

Przewodniczący:	Sędzia SR Agata Anna Borucka

po rozpoznaniu w dniu 20 maja 2021 r. w Bydgoszczy

na posiedzeniu niejawnym

sprawy z powództwa K. I.

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

o zapłatę

1. oddala powództwo,

2. zasądza od powoda na rzecz pozwanego 287 zł (dwieście osiemdziesiąt siedem złotych) tytułem zwrotu kosztów procesu.

Sędzia SR Agata Anna Borucka

Sygn. akt XIV C 3993/19

UZASADNIENIE

Pozwem wniesionym w dniu 3 czerwca 2019 r. (data prezentaty) powód K. I. zażądał zasądzenia od (...) z siedzibą w D. kwoty 1.077 zł, stanowiącej równowartość 250 euro z odsetkami ustawowymi od dnia 11 sierpnia 2018 r. do dnia zapłaty oraz zasądzenia kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa według norm przepisanych (pozew k. 2- 3v)

W odpowiedzi na pozew pozwany (...) z siedzibą w D. wniósł o oddalenie powództwa w całości oraz o zasądzenie od powoda na swoją rzecz kosztów procesu w tym kosztów zastępstwa procesowego.

Pozwany w odpowiedzi na pozew podniósł zarzut niedopuszczalności drogi sądowej polegający na niewyczerpaniu przez powoda drogi reklamacyjnej, a także zarzut braku jurysdykcji (odp. na pozew k. 57-61)

Sąd skierował sprawę na posiedzenie niejawne, a żadna ze stron w wyznaczonym terminie powyższemu zarządzeniu się nie sprzeciwiła.

W kolejnych pismach procesowych strony podtrzymały dotychczasowe stanowisko w sprawie.

P. ższe orzeczenie zapadło w oparciu o następujące ustalenia:

Powód K. I. zawarł w pozwaną spółką umowę przewozu, na podstawie której w dniu 10 sierpnia 2018 r. miał odbyć obsługiwany przez pozwaną lot z D. (Niemcy) do B.. Wylot był planowany o godzinie 06:45 przylot 08:20. Powrót zaplanowany był na dzień 20 sierpnia 2018 r.

Bezsporne, a nadto rezerwacja k.5

Lot powoda został odwołany w związku z dwudziestoczterogodzinnym strajkiem pilotów zorganizowanym przez związek zawodowy pilotów niemieckich V. C. (dalej (...)) trwającym od godz. 3:01 do 2:59 dnia następnego.

Strajk pozostawał poza kontrolą przewoźnika łącznie odwołano 250 lotów do i z Niemiec. O odwołaniu poinformowano powoda drogą smsową.

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 swiata/strajk-pilotow-ryanaira-lista-odwolanych-lotow-10-sierpnia-ra860088- (...)).

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

O. ści znane Sądowi z urzędu

Strona pozwana została wezwana przez powoda do zapłaty kwoty 250 euro.

D. ód: wezwanie k. 8

Sąd oparł się na dokumentach, których autentyczność i prawdziwość nie była kwestionowana przez żadną ze stron, a ich wiarygodność i moc dowodowa nie budziła wątpliwości, a także na podstawie okoliczności znanych Sądowi z urzędu na podstawie doniesień prasowych, na które to Sąd zwrócił uwagę stronom.

S ąd zważył, co następuje:

Powództwo nie zasługiwało na uwzględnienie i jako takie podlegało ono oddaleniu.

Na wstępie Sąd odniósł się do zarzutu podniesionego przez pozwanego w odpowiedzi na pozew a mianowicie braku jurysdykcji. Powyższy zarzut uznać należało za bezzasadny.

Zgodnie art. 1099 § 1 k.p.c., który stanowi, że 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. Pozwana spółka zarzuciła brak jurysdykcji krajowej, a zatem jurysdykcja krajowa nie wynika z wdania się przez nią w spór.

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 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, oczywiście konieczne jest wykazanie, że spełnia ono przesłanki z art. 3851 k.c. (test abuzywności).

A. 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. konsument zawarł z przedsiębiorcą czynność prawną niezwiązaną z jego działalnością gospodarczą lub zawodową.

W dalszej mierze wskazać należy, że 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. 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.

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. Mikłaszewicz, 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 konsument nie miał 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 negocjacjom, 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 konsumenta, który zawarł umowę przewozu.

Sąd rozpoznający sprawę ma w pierwszej kolejności obowiązek zbadania, czy klauzula prorogacyjna była rzeczywiście przedmiotem porozumienia między stronami, które musi być wyrażone w sposób jasny i precyzyjny, przy czym wymogi formalne określone w art. 25 ust. 1 rozporządzenia nr 1215/2012 mają za zadanie zapewnić, żeby porozumienie faktycznie zostało osiągnięte (zob. podobnie wyroki: z dnia 7 lutego 2013 r., R., C-543/10, EU:C:2013:62, pkt 27 i przytoczone tam orzecznictwo; z dnia 8 marca 2018 r., (...) G., C-64/17, EU:C:2018:173, pkt 25 i przytoczone tam orzecznictwo).

Wynika stąd, że klauzula prorogacyjna zawarta w umowie może co do zasady wywoływać skutki wyłącznie w stosunkach między stronami, które porozumiały się w przedmiocie zawarcia tej umowy (wyroki: z dnia 7 lutego 2013 r., R., C-543/10, EU:C:2013:62, pkt 29; z dnia 28 czerwca 2017 r., L. i V., C-436/16, EU:C:2017:497, pkt 35 i przytoczone tam orzecznictwo).

Zgodnie z art. 25 ust. 1 rozporządzenia nr 1215/2012 sądy wskazane w klauzuli prorogacyjnej mają jurysdykcję, chyba że umowa jurysdykcyjna jest nieważna pod względem materialnym, 'na mocy prawa danego państwa członkowskiego'. Prawodawca Unii wprowadził w ten sposób zasadę, zgodnie z którą ważność klauzuli prorogacyjnej podlega ocenie na podstawie ustawodawstwa państwa, którego sądy są wyznaczone w tej klauzuli.

W odniesieniu do relacji między dyrektywą 93/13 a prawami pasażerów lotniczych, takimi jak prawa wynikające z rozporządzenia nr 261/2004, Trybunał orzekł, że dyrektywa 93/13 stanowi ogólne uregulowanie ochrony konsumentów, które ma zastosowanie we wszystkich sektorach działalności gospodarczej, w tym w sektorze transportu lotniczego (zob. podobnie wyrok z dnia 6 lipca 2017 r., A. B., C-290/16, EU:C:2017:523, pkt 44 i przytoczone tam orzecznictwo).

Trybunał orzekł także, że w odniesieniu do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/48/WE z dnia 23 kwietnia 2008 r. w sprawie umów o kredyt konsumencki oraz uchylającej dyrektywę Rady 87/102/EWG (Dz.U. 2008,

L 133, s. 66), że okoliczność, że spory rozpatrywane w tamtych sprawach dotyczyły wyłącznie przedsiębiorców, nie stanowiła przeszkody dla stosowania instrumentu prawnego z zakresu prawa konsumenckiego Unii, ponieważ zakres stosowania tej dyrektywy zależy nie od tożsamości stron rozpatrywanego sporu, lecz od statusu stron umowy (zob. podobnie wyrok z dnia 11 września 2019 r., L., C-383/18, EU:C:2019:702, pkt 20).

Zgodnie z art. 1 ust. 1 i art. 3 ust. 1 dyrektywy 93/13 dyrektywa ta dotyczy bowiem warunków zamieszczonych w umowach zawieranych pomiędzy sprzedawcą lub dostawcą a konsumentem, które nie były indywidualnie negocjowane [wyroki: z dnia 7 listopada 2019 r., (...) Polska, C-419/18 i C-483/18, EU:C:2019:930, pkt 51 i przytoczone tam orzecznictwo; z dnia 10 września 2020 r., A (podnajem mieszkania socjalnego), C-738/19, EU:C:2020:687, pkt 34].

Zgodnie z art. 3 ust. 1 dyrektywy 93/13 warunek umowy można uznać za nieuczciwy, jeśli wbrew wymogom dobrej wiary powoduje znaczącą nierównowagę wynikających z umowy praw i obowiązków stron ze szkodą dla konsumenta.

Trybunał wyjaśniał nieraz w tym względzie, że klauzulę prorogacyjną, która bez uprzednich negocjacji indywidualnych została zamieszczona w umowie zawartej między konsumentem a przedsiębiorcą i która przyznaje wyłączną jurysdykcję sądowi miejsca siedziby przedsiębiorcy, należy uznać za nieuczciwy warunek umowy w rozumieniu art. 3 ust. 1 dyrektywy 93/13, jeżeli wbrew wymogowi dobrej wiary powoduje znaczącą nierównowagę w prawach i obowiązkach stron wynikających z umowy, ze szkodą dla konsumenta (zob. podobnie wyroki: z dnia 27 czerwca 2000 r., O. Grupo E. i S. E., od C-240/98 do C-244/98, EU:C:2000:346, pkt 24; z dnia 4 czerwca 2009 r., P. G., C-243/08, EU:C:2009:350, pkt 40; z dnia 9 listopada 2010 r., V. L., C-137/08, EU:C:2010:659, pkt 53).

Taki warunek umowny zalicza się zatem do warunków wymienionych w pkt 1 lit. q) załącznika do tej dyrektywy, których celem lub skutkiem jest wyłączenie lub ograniczenie prawa konsumenta do wystąpienia z powództwem do sądu (wyroki: z dnia 27 czerwca 2000 r., O. Grupo E. i S. E., od C-240/98 do C-244/98, EU:C:2000:346, pkt 22; z dnia 4 czerwca 2009 r., P. G., C-243/08, EU:C:2009:350, pkt 41; z dnia 9 listopada 2010 r., V. L., C-137/08, EU:C:2010:659, pkt 54).

W tym kontekście nieuczciwy charakter warunku umownego należy oceniać z uwzględnieniem rodzaju towarów lub usług, których dana umowa dotyczy, i z odniesieniem do wszelkich okoliczności związanych z zawarciem umowy, zgodnie z art. 4 ust. 1 dyrektywy 93/13.

Tym samym to sąd krajowy, przed którym zawisł spór, powinien, na podstawie ustawodawstwa państwa, którego sądy zostały wskazane w klauzuli prorogacyjnej, dokonując wykładni tego ustawodawstwa zgodnie z wymogami dyrektywy 93/13, wyciągnąć przepisane prawem konsekwencje z ewentualnego nieuczciwego charakteru takiego warunku, zważywszy, że z brzmienia art. 6 ust. 1 tej dyrektywy wynika, że sądy krajowe są zobowiązane do odstąpienia od stosowania nieuczciwego warunku umownego, aby nie był on wiążący.

Należy wreszcie podkreślić, że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem, na podstawie art. 7 pkt 1 lit. b) rozporządzenia nr 1215/2012, w odniesieniu do lotów bezpośrednich, zarówno miejsce wylotu, jak i miejsce przylotu należy uznać za główne miejsca świadczenia usług będących przedmiotem umowy przewozu lotniczego, co daje wytaczającemu powództwo odszkodowawcze na podstawie rozporządzenia nr 261/2004 możliwość wniesienia go do sądu obejmującego swą jurysdykcją albo miejsce odlotu, albo miejsce przylotu, które zostały uzgodnione w umowie (zob. podobnie wyrok z dnia 9 lipca 2009 r., R., C-204/08, EU:C:2009:439, pkt 47; postanowienie z dnia 13 lutego 2020 r., flightright, C-606/19, EU:C:2020:101, pkt 26).

Artykuł 25 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr (...) z dnia 12 grudnia 2012 r. w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych należy interpretować w ten sposób, że w celu zakwestionowania jurysdykcji sądu do rozpoznania powództwa o odszkodowanie wytoczonego przeciwko przewoźnikowi lotniczemu na podstawie 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, na klauzulę prorogacyjną zamieszczoną w umowie przewozu zawartej między pasażerem a przewoźnikiem lotniczym nie może powołać się wspomniany przewoźnik wobec firmy windykacyjnej, której pasażer zbył w drodze cesji swoją wierzytelność, chyba że zgodnie z ustawodawstwem państwa, którego sądy zostały wyznaczone w tej klauzuli, ta firma windykacyjna wstąpiła w pełnię praw i obowiązków pierwotnego kontrahenta, czego ustalenie należy do sądu odsyłającego. W stosownym wypadku taką klauzulę, która bez uprzednich negocjacji indywidualnych została zamieszczona w umowie zawartej między konsumentem, czyli pasażerem linii lotniczych, a przedsiębiorcą, czyli przewoźnikiem lotniczym, i która przyznaje wyłączną jurysdykcję sądowi miejsca siedziby tego przewoźnika lotniczego, należy uznać za nieuczciwy warunek umowy w rozumieniu art. 3 ust. 1 dyrektywy Rady 93/13/EWG z dnia 5 kwietnia 1993 r. w sprawie nieuczciwych warunków w umowach konsumenckich (vide wyrok (...) z dnia 18 listopada 2020 r. w sprawie o sygn. akt C-519/19).

Przechodząc do drugiego z zarzutów stwierdzić należy, że umowa w niniejszej sprawie została zawarta w dniu 10.08.2018 r. Tymczasem ***dopiero*** od 1 kwietnia 2019 r. obowiązują przepisy ustawy z 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze znowelizowane ustawą z dnia 14 grudnia 2018 r. o zmianie ustawy - Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. 2019.235). Jak zostało podkreślone w uzasadnieniu projektu nowelizacji, celem wprowadzonych zmian było dostosowanie ustawy z 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze do nowych lub znowelizowanych przepisów Unii Europejskiej w zakresie praw pasażerów, żeglugi powietrznej, personelu lotniczego, techniki lotniczej, lotniczej działalności gospodarczej i transportu lotniczego, operacji lotniczych, lotnisk oraz ochrony lotnictwa cywilnego. Z uwagi na datę zawarcia umowy między stronami i datę przewozu – 10.08.2018 r. - należało uwzględnić stan prawny wynikający sprzed wspomnianej nowelizacji. Wówczas to nie obowiązywał tryb reklamacyjny na który powoływała się strona pozwana. Dopiero bowiem wskazana nowelizacja wprowadziła nowe regulacje w zakresie dochodzenia przez pasażera roszczeń w postaci obowiązkowego postępowania reklamacyjnego. W uzasadnieniu projektu zmiany Prawa lotniczego wskazano, że "wprowadzenie nowego rozdziału (rozdziału 3) w dziale Xa wynika z konieczności uporządkowania przepisów dotyczących dochodzenia roszczeń majątkowych przez pasażera. Nowy rozdział reguluje kwestie związane z postępowaniem reklamacyjnym oraz terminem przedawnienia roszczeń. Rozwiązanie przyjęte w art. 205c ust. 1 zapewnia, że przed wystąpieniem przez pasażera na drogę sądową lub ze skargą do Rzecznika Praw Pasażera inicjującą postępowanie w sprawie pozasądowego rozwiązywania sporu pasażerskiego, przewoźnik lotniczy, organizator turystyki albo sprzedawca biletów będzie miał możliwość spełnienia świadczenia w wyniku bezpośredniego wezwania go przez pasażera do zaspokojenia roszczenia poprzez złożenie reklamacji. Obowiązek przeprowadzenia postępowania reklamacyjnego ma na celu zwiększenie szansy na polubowne i bezpośrednie załatwienie sprawy pomiędzy zainteresowanymi stronami. Reklamację składa się zgodnie z art. 205a ust. 8, u przewoźnika lotniczego - w przypadku rozporządzenia nr 261/2004/WE, u przewoźnika lotniczego, organizatora turystyki albo sprzedawcy biletów - w przypadku rozporządzenia nr 2111/2005/WE. Przepis art. 205c ust. 2 wymienia konkretne przesłanki, których zaistnienie powoduje wyczerpanie drogi postępowania reklamacyjnego, a także ustalenie momentu, w którym możliwe jest dochodzenie roszczeń przed sądem lub w ramach postępowania w sprawie pozasądowego rozwiązywania sporu pasażerskiego. Z uwagi na obligatoryjny charakter reklamacji ustalenie, że postępowanie reklamacyjne zostało wyczerpane, jest niezwykle istotne bowiem determinuje możliwość dochodzenia roszczeń przez pasażera. Przewiduje się zatem, że postępowanie reklamacyjne należy uznać za wyczerpane, gdy przewoźnik lotniczy (organizator turystyki, sprzedawca biletów) reklamację rozpatrzył, tzn. na nią odpowiedział niezależnie od treści tej odpowiedzi. Podnieść bowiem należy, że tak odpowiedź negatywna, jak i pozytywna powinna dawać możliwość dochodzenia roszczenia. Nie zawsze bowiem w sytuacji odpowiedzi pozytywnej dojdzie do zaspokojenia roszczenia wobec czego pasażer musi mieć możliwość skierowania sprawy na drogę sądową nawet przy pozytywnym załatwieniu reklamacji, ale braku wypłaty odszkodowania. Za wyczerpanie postępowania reklamacyjnego rozumie się także upływ terminu na załatwienie reklamacji, co jest rozwiązaniem koniecznym, bowiem pasażer nie może ponosić negatywnych konsekwencji wynikających z milczenia przewoźnika lotniczego (organizatora turystyki, sprzedawcy biletów). Postępowanie reklamacyjne powinno być zakończone w terminie 30 dni od dnia złożenia reklamacji. Rozwiązanie to jest zbieżne z rozwiązaniem przewidzianym w art. 7a ustawy z dnia 30 maja 2014 r. o prawach konsumenta (Dz. U. z 2017 r. poz. 683 oraz z 2018 r. poz. 650). W art. 205c ust. 3 ustalono formę, w jakiej reklamacja może być złożona. W celu uproszczenia rozpatrywania reklamacji wskazano, że reklamację składa się w formie pisemnej albo elektronicznej w rozumieniu przepisów Kodeksu cywilnego o formie

czynności prawnej. Rozwiązanie takie wyeliminuje wątpliwości co do okoliczności złożenia oraz co do samej treści reklamacji. Rozwiązanie pozostaje także w zgodzie z przepisem art. 205a ust. 11 pkt 1 ustawy - Prawo lotnicze, z którego wynika, że do skargi składanej do Rzecznika Praw Pasażera należy dołączyć kopię reklamacji. W celu uregulowania praktyki polegającej na składaniu reklamacji za pośrednictwem poczty elektronicznej lub formularza elektronicznego zamieszczonego na stronie internetowej przewoźnika lotniczego lub organizatora turystyki, w art. 205c wprowadzono regulację ust. 4 i 5."

Zgodnie z powyższym uregulowaniem, wynikającym z art. 205c ustawy Prawo lotnicze, obowiązującym dopiero od 1 kwietnia 2019 r., pasażer powinien zatem w pierwszej kolejności złożyć reklamację, w której wezwie przewoźnika lotniczego, organizatora turystyki albo sprzedawcę biletu do zaspokojenia jego żądania, dając tym samym ww. podmiotom możliwość dobrowolnego spełnienia świadczenia. Dopiero w razie nieuwzględnienia roszczenia w toku postępowania reklamacyjnego, pasażer będzie mógł wystąpić na drogę postępowania sądowego lub wystąpić ze skargą do Rzecznika Praw Pasażerów. W związku z tym w niniejszej sprawie powód nie był zobligowany do wyczerpania w pierwszej kolejności tzw. procedury reklamacyjnej.

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.UE.L.2004.46.1, Dz.U.UE-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 spowodowanie 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 odwołania lotów. Oznacza to, że za nadzwyczajną okoliczność niepodobna 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. 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.-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 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 261/2004 należy wyciągnąć wniosek, że wolą ustawodawcy wspólnotowego nie było uznanie samych tych zdarzeń, których wykaz jest zresztą jedynie przykładowy, za nadzwyczajne okoliczności, lecz tylko stwierdzenie, że mogą one takie okoliczności spowodować. Co za tym idzie, nie wszystkie okoliczności związane z takimi zdarzeniami muszą koniecznie stanowić okoliczności, uzasadniające zwolnienie z obowiązku wypłacenia odszkodowania, przewidzianego w art. 5 ust. 1 lit. c) tego rozporządzenia. Okoliczności związane z takim zdarzeniem mogą zostać uznane za „nadzwyczajne" w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 tylko wówczas, gdy odnoszą się do zdarzenia, które na wzór okoliczności wymienionych w motywie czternastym tego rozporządzenia - nie wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i nie pozwala na skuteczne nad nim panowanie, ze względu na jego charakter lub źródło (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 prawodawcy 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, jak wynikało z ogólnodostępnych doniesień prasowych, na które zresztą Sąd zwrócił uwagę stron, 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 - jak chce tego powód - 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 umożliwiają one rozpoczęcie akcji protestacyjnej na 24 h od jej ogłoszenia.

Strona pozwana wykazała, że strajk pilotów, zorganizowany przez związek zawodowy (...) był bezprecedensowy i praktycznie sparaliżował jej działalność 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 powoda.

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.

Zdaniem Sądu, z ustalonego w sprawie stanu faktycznego wynika, że odwołanie lotu powoda 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 zachowaniami 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).

Powód nie kwestionował danych dotyczących zakresu i zasięgu tego strajku. 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 ustalił, 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. Sąd chętnie zaakceptowałby fakt, że warunki zatrudnienia stanowią element prowadzenia linii lotniczych, nie oznacza to jednak, że problem z warunkami zatrudnienia musi być nieodłączny, a przeanalizowanie przyczyny lub źródła problemu leży po stronie Sądu.

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.UE.L.2004.46.1, Dz.U.UE-sp.07-8-10).

Mając na uwadze powyższe, Sąd oddalił powództwo, jako bezzasadne.

Za całkowicie chybiony uznać należało zarzut powoda zgłoszony w piśmie z dnia 17.02.2021 r. w zakresie rzekomego braku umocowania pełnomocnika pozwanego. Stanowi on bowiem jedynie jałową polemikę sprzeczną z przedłożonymi do akt sprawy dokumentami w postaci pełnomocnictw oraz odpisu KRS z których jasno wynikało, że pełnomocnictwo udzielone adw. A. L. zostało udzielone przez L. M.. Pełnomocnik powoda zdaję się nie zauważać, że pełnomocnictwo może być udzielone także przez podmiot pozostający w stałym stosunku zlecenia (sic!).

O kosztach procesu Sąd orzekł na podstawie art. 98 § 1 i 3 k.p.c., a złożyły się na nie: kwota 287 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.

Sędzia SR Agata Anna Borucka