

**Sprawa C-827/19**

**Streszczenie wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym  
złożonego zgodnie z art. 98 § 1 regulaminu postępowania przed Trybunałem  
Sprawiedliwości**

**Data wpływu:**

13 listopada 2019 r.

**Sąd odsyłający:**

Audiencia Provincial de Pontevedra

**Data wydania postanowienia o wystąpieniu z wnioskiem o wydanie  
orzeczenia w trybie prejudycjalnym:**

29 października 2019 r.

**Strona wnosząca odwołanie:**

D.A.T.A.

L.F.A.

A.M.A.G.

L.F.A.

J.G.C.

S.C.C.

A.C.V.

A.A.G.

A.C.A.

L.C.A.

N.P.B.

P.C.A.

**Strona pozwana:**

Ryanair D.A.C.

### **Przedmiot postępowania głównego**

Odwołanie od wyroku sądu pierwszej instancji częściowo uwzględniającego skargę, wniesione przez kilku pasażerów (zwanym dalej „wnoszącymi odwołanie”) przeciwko liniom lotniczym Ryanair D.A.C. (zwanym dalej „stroną pozwaną”).

### **Przedmiot i podstawa prawna wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym**

Zgodnie z art. 267 TFUE wnioskuje się o dokonanie wykładni art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004.

### **Pytania prejudycjalne**

- 1 Czy wykonywanie przez pracowników w służbie przewoźnika lotniczego prawa do strajku, zwołanego przez związek zawodowy w ramach dążenia do poprawy warunków zatrudnienia – jeżeli nie jest następstwem wcześniejszej decyzji pracodawcy, lecz roszczeń pracowników – może zostać uznane za „nadzwyczajną okoliczność” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004, czy wręcz przeciwnie, za okoliczność nieodłącznie związaną z wykonywaniem działalności przewoźnika lotniczego?
- 2 Czy w okolicznościach takich jak w niniejszym sporze przewoźnik jest zobowiązany do podjęcia wszelkich prawnie dopuszczalnych środków, w tym także wtedy, gdy wykonanie prawa do strajku zostało mu zakomunikowane z wyprzedzeniem, zgodnie z wymogami prawa, takich jak zapewnienie lotów innymi liniami lotniczymi, których strajk nie dotyka?
- 3 Czy dla celów uwzględnienia strajku personelu pokładowego przewoźnika lotniczego jako „nadzwyczajnej okoliczności” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 istotne znaczenie ma sposób, w jaki strajk zostanie odwołany, w szczególności w przypadku, gdy do jego odwołania dochodzi na podstawie wzajemnych ustępstw stron?

### **Powołane przepisy prawa Unii**

Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiające 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: motywy 1, 2 i 12 oraz art. 5 ust. 3.

Wyrok z dnia 4 maja 2017 r., Pešková i Peška, C-315/15, EU:C:2017:342; wyrok z dnia 17 kwietnia 2018 r., TUIfly GmbH, C-195/17, EU:C:2018:258.

### Zwięzłe przedstawienie stanu faktycznego i postępowania głównego

- 4 Szesnaścioro wnoszących odwołanie w postępowaniu głównym nabyło za pośrednictwem strony internetowej przedsiębiorstwa Ryanair bilety lotnicze tam i z powrotem na trasie Porto-Carcassonne. Kiedy w dniu 1 kwietnia 2019 r. pasażerowie ci stawili się na lotnisku w Carcassonne, w celu odbycia lotu powrotnego (zaplanowanego na godzinę 15:25), zostali poinformowani, że lot ten został odwołany z powodu strajku personelu pokładowego przedsiębiorstwa transportowego. Ten ostatni zaoferował pasażerom możliwość odbycia lotu o godzinie 8:15 następnego dnia rano, lotem tego samego przedsiębiorstwa z lotniska w Tuluzie do Madrytu, z przylotem o godzinie 9:35 czasu lokalnego.
- 5 Ponieważ pasażerom nie zapewniono żadnego środka transportu na lotnisko w Tuluzie, ani z Madrytu do Vigo, a ponadto nie zapewniono im również wyżywienia ani zakwaterowania, wnieśli oni powództwo do sądu pierwszej instancji, żądając zapłaty łącznej kwoty 1216,59 EUR tytułem zwrotu kosztów transportu i zakwaterowania (wydatki wyniosły łącznie 2067,92 EUR, jednakże przedsiębiorstwo dokonało zapłaty w wysokości 731,33 EUR) z jednej strony i łącznej kwoty 3750 EUR tytułem odszkodowania za odwołanie lotu z drugiej strony (250 EUR na pasażera).
- 6 W swojej odpowiedzi na skargę linia lotnicza zgodziła się na pokrycie kosztów transportu i utrzymania żądanych przez pasażerów, ale sprzeciwiła się wypłacie ewentualnego odszkodowania z tytułu odwołania lotu, twierdząc, że powodem tego odwołania był strajk personelu pokładowego Ryanair zwołany przez portugalski związek zawodowy, podczas którego zapowiedziano przestoje w dniach 29 marca, 1 i 4 kwietnia, oraz dodała, że był to powód pozostający poza jej kontrolą. Podkreśliła, że przyczyną strajku nie była „szczególna zmiana warunków pracy”, lecz „nagle pojawienie się roszczeń pracowniczych” (wspomina się płacę minimalną, urlop ojcowski i zakaz zwolnień dyscyplinarnych) ze strony pracowników pokładowych, argumentując, że orzecznictwo wynikające z wyroku TSUE w sprawie C-195/17, TUIfly GmbH, nie miało zastosowania w niniejszej sprawie.
- 7 Wyrok wydany w pierwszej instancji uwzględnił częściowo żądania pozwu, skazując linię lotniczą na zapłatę kwoty 1216,59 EUR wraz z odsetkami i odrzucając wniosek o zapłatę odszkodowania z tytułu odwołania lotu, uznając, że korzystanie z prawa do strajku przez członków załogi jest okolicznością nadzwyczajną, nieprzewidywalną i nieuniknioną, ze względu na brak możliwości prawnej zastąpienia strajkujących pracowników.
- 8 Pasażerowie odwołali się od tego wyroku, przywołując różne orzeczenia sądów hiszpańskich na poparcie tezy, zgodnie z którą przewoźnik, w okolicznościach takich jak rozpatrywane w niniejszej sprawie, powinien udowodnić, że nie mógł

zapobiec odwołaniu lotu poprzez podjęcie racjonalnych środków, nawet w trakcie procesu negocjacyjnego poprzedzającego sformalizowanie strajku, oraz stwierdzając, że roszczenia pracownicze pracowników przedsiębiorstwa wchodzą w zakres jego działalności, a zatem nie mogą stanowić nadzwyczajnych okoliczności zwalniających z obowiązku wypłaty odszkodowania pasażerom.

- 9 Linia lotnicza sprzeciwia się odwołaniu podtrzymując, że strajk stanowi okoliczność nadzwyczajną, której uniknięcie przez przedsiębiorcę nie jest możliwe z uwagi na fakt, że nie może on podjąć żadnych środków w celu zapobieżenia uzgodnionym przestojom, ponieważ portugalskie przepisy zakazują zastępowania strajkujących pracowników. Linia lotnicza przywołuje ponadto szereg orzeczeń hiszpańskich organów sądowych i administracyjnych, które stosując art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004, orzekają w ten sam sposób.

### **Zwięzłe uzasadnienie wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym**

- 10 Po pierwsze sąd odsyłający przypomina, że art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 nakłada na przewoźnika lotniczego szczególne obowiązki w stosunku do pasażerów w przypadku odwołania lotu (pomoc, informacja i odszkodowanie). Ustęp 3 tego przepisu przewiduje, w drodze wyjątku, że przewoźnik lotniczy nie jest zobowiązany do wypłaty odszkodowania, „jeżeli może dowieść, że odwołanie jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków”.
- 11 Sąd odsyłający dokonuje następnie podsumowania orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej dotyczącego pojęcia „nadzwyczajnych okoliczności”, które mogłyby zwolnić przewoźnika z obowiązku wypłaty odszkodowania pasażerom. Zgodnie z tym orzecznictwem, jeśli chodzi o wyjątek od ogólnego obowiązku odszkodowawczego, należy go interpretować w sposób zawężający.
- 12 [Sąd ten] odnosi się zasadniczo do wyroku w sprawie Pešková i Peška, C-315/15, w którym, w pkt 22 Trybunał Sprawiedliwości stwierdził, że „zdarzenia, które ze względu na swój charakter lub swoje źródło nie wpisują się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i nie pozwalają na skuteczne nad nim panowanie”. Obecność nadzwyczajnych okoliczności nie jest jednak wystarczająca, konieczne jest również, aby przedsiębiorstwo uzasadniło, że takich okoliczności nie można było uniknąć, nawet gdyby podjęto wszelkie uzasadnione środki. W związku z tym, zgodnie z pkt 28 przywołanego wyroku, na podmiocie, który zamierza się powołać na wyłączenie nadzwyczajnych okoliczności, spoczywa 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”.

- 13 W odniesieniu do konkretnego pytania, czy korzystanie z prawa do strajku przez personel pokładowy linii lotniczych można uznać za okoliczność nadzwyczajną, skutkującą zwolnieniem przewoźnika z obowiązku wypłaty odszkodowania, sąd odsyłający odnosi się do wyroku w sprawie C-195/17, TUIfly GmbH, w którym stwierdza się, że spontaniczna nieobecność znacznej części załogi, taka jak rozpatrywana w niniejszym postępowaniu, nie wchodzi w zakres pojęcia „nadzwyczajnych okoliczności” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004.
- 14 Sąd odsyłający podkreśla jednak różnice między niniejszą sprawą, a sytuacją leżącą u podstaw wyroku w sprawie TUIfly, mianowicie, że linia lotnicza ogłosiła wówczas zaskakujące plany restrukturyzacji, a przestoje nie zostały wcześniej zapowiedziane, w związku z czym sprawę uznano za „dziki strajk”. Zwraca uwagę na argumentację wyroku, zgodnie z którą ryzyko wynikające ze skutków społecznych towarzyszących tego rodzaju planów restrukturyzacji należy uznać za wpisujące się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego, a fakt, że strajk został opisany jako dziki, jest nieistotny.
- 15 Z kolei w niniejszej sprawie przestoje nie wynikały – najwyraźniej – z istnienia jakiegokolwiek zmiany warunków pracy dokonanej uprzednio przez pracodawcę, lecz były ogólnymi żądaniami związków zawodowych dotyczącymi poprawy warunków pracy w ramach strajku zwołanego przez związek zawodowy.
- 16 W związku z tymi różnicami sąd odsyłający ma wątpliwości, czy zgodne z prawem wykonywanie przez pracowników prawa do strajku może być rozumiane jako część normalnego zakresu kontroli sprawowanej przez pracodawcę. W świetle wyroku w sprawie TUIfly można by uzasadnić, że spory pracownicze stanowią część normalnej działalności pracodawcy, który mógłby ich uniknąć poprzez rozsądne zaspokojenie żądań pracowników lub nawet przyjęcie, w okresie zapowiedzi strajku, środków zapobiegających odwoływaniu lotów. W niniejszej sprawie nie jest jednak jasne, jakie szczególne środki pracodawca mógł podjąć w tym celu lub czy na mocy rozporządzenia nr 261/2004 pracodawca był zobowiązany do podjęcia wszelkich prawnie dopuszczalnych środków, takich jak zapewnienie lotów innymi liniami lotniczymi, których strajk nie obejmuje.
- 17 Nie jest również jasne, czy sposób, w jaki konflikt ma zostać rozwiązany (z przyjęciem wszystkich propozycji pracowników lub poprzez wzajemne ustępstwa stron) może mieć znaczenie przy ocenie, czy przewoźnik lotniczy mógł uniknąć strajku, a w rezultacie czy strajk należy uznać za „nadzwyczajną okoliczność” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004.