

**Sprawa C-442/20**

**Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym**

**Data wpływu:**

21 września 2020 r.

**Oznaczenie sądu odsyłającego:**

Amtsgericht Nürnberg (Niemcy)

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

11 września 2020 r.

**Strona skarżąca:**

Flightright GmbH

**Strona pozwana:**

Ryanair Designated Activity Company

---

**Amtsgericht Nürnberg (sąd rejonowy w Norymberdze)**

[...]

W sprawie

**Flightright GmbH, [...]** Poczdam

– strona powodowa –

[...]

przeciwko

**Ryanair Designated Activity Company, [...] Dublin, Irlandia**

– strona pozwana –

[...] **[Or. 2]**

w przedmiocie roszczenia

Amtsgericht Nürnberg (sąd rejonowy w Norymberdze) wydał w dniu 11.9.2020 R. następujące

### **Postanowienie**

I. Postępowanie zostaje zawieszono.

II. Na podstawie art. 19 ust. 3 lit. b) Traktatu o Unii Europejskiej i art. 267 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do Trybunału Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich skierowane zostają następujące pytania dotyczące wykładni 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:

- a) Czy zorganizowany przez związek zawodowy strajk pracowników obsługującego przewoźnika lotniczego stanowi „nadzwyczajną okoliczność” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004?
- b) Czy jest w tym zakresie decydujące, że ów strajk jest spowodowany żądaniami pracowników, które nie zostały do tej pory uzgodnione umownie między pracownikami a obsługującym przewoźnikiem lotniczym?
- c) Czy jest w tym zakresie decydujące, że konkretny strajk został spowodowany określonym zachowaniem w trakcie negocjacji ze związkami zawodowymi przez obsługującego przewoźnika lotniczego? **[Or. 3]**

### **Uzasadnienie**

1. I. [...] [w przedmiocie zawieszenia postępowania]
2. Orzeczenie w przedmiocie sporu, od którego nie przysługuje zwyczajny środek zaskarżenia [...] zależy od orzeczenia wydanego w trybie prejudycjalnym przez Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej w odpowiedzi na pytania prejudycjalne zadane w sentencji.
2. II. Przedstawienie przedmiotu sporu
3. Powódka ubiega się o odszkodowanie od pozwanej w wysokości 500 EUR.

4. Pasażerowie, którzy przenieśli swoje roszczenia na powódkę, dysponowali potwierdzonymi rezerwacjami na lot z Norymbergi (NUE) do Krakowa (KRK) o numerze FR5420, który miał być obsługiwany przez pozwaną. Mieli oni wystartować z Norymbergi 10 sierpnia 2018 r. o godzinie 14:45 (czasu lokalnego) i wylądować w Krakowie tego samego dnia o godzinie 16:15 (czasu lokalnego). Lot ten został odwołany. Powodem odwołania lotu był strajk pilotów pozwanej w dniu 10 sierpnia 2018 r.
5. Pozwana prowadziła negocjacje zbiorowe ze związkiem zawodowym Vereinigung Cockpit (zwanym dalej „VC”) dotyczące w szczególności zawarcia ogólnego układu zbiorowego pracy dotyczącego wynagrodzeń. Negocjacje były prowadzone już od grudnia 2017 r. Związek zawodowy chciał uzyskać podwyżkę wynagrodzenia o 42%. Pozwana zobowiązała się do podwyżki o 20% i faktycznie wypłacała ją od początku 2018 r. W dniu 3 sierpnia 2018 r. pozwana przedstawiła względem VC lepszą ofertę, w przedmiocie której jeszcze nie odbyły się negocjacje. W dniu 8 sierpnia 2018 r. VC wezwała do strajku pilotów. **[Or. 4]**
6. W następstwie strajku, który miał miejsce w 10 sierpnia 2018 r. loty zostały odwołane w Niemczech i w innych państwach. Pozostałe loty były wykonywane poprzez reorganizację planu lotów i włączenie innych pilotów. Strajki u pozwanej miały również miejsce w Irlandii, Belgii, Szwecji i Niderlandach.
7. Właściwe przepisy prawa Unii
8. Karta praw podstawowych Unii Europejskiej ([Dz.U.] 2000/C-364/01)
9. Artykuł 12 („Wolność zgromadzania się i stowarzyszania się”), stanowi:
10. „(1) Każdy ma prawo do swobodnego, pokojowego zgromadzania się oraz do swobodnego stowarzyszania się na wszystkich poziomach, zwłaszcza w sprawach politycznych, związkowych i obywatelskich, z którego wynika prawo każdego do tworzenia związków zawodowych i przystępowania do nich dla obrony swoich interesów. [...]”
11. Artykuł 28 („Prawo do rokowań i działań zbiorowych”) stanowi:
12. „Pracownicy i pracodawcy, lub ich odpowiednie organizacje, mają, zgodnie z prawem wspólnotowym oraz ustawodawstwami i praktykami krajowymi, prawo do negocjowania i zawierania układów zbiorowych pracy na odpowiednich poziomach oraz do podejmowania, w przypadkach konfliktu interesów, działań zbiorowych, w tym strajku, w obronie swoich interesów”.
13. Europejska karta społeczna (SEV 35, 18 października 1961 r.) **[Or. 5]**
14. Część I ust. 6 stanowi:
15. „Wszyscy pracownicy i pracodawcy mają prawo do rokowań zbiorowych”.

16. Część II art. 6 („Prawo do rokowań zbiorowych”), stanowi:
17. „W celu zapewnienia skutecznego wykonywania prawa do rokowań zbiorowych, umawiające się strony zobowiązują się: [...]

oraz uznają:

18. (4) prawo pracowników i pracodawców do zbiorowego działania w przypadku konfliktu interesów, włączając w to prawo do strajku, z zastrzeżeniem zobowiązań, jakie mogłyby wyniknąć z wcześniej zawartych układów zbiorowych pracy”.
19. Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r.
20. Motyw 14 brzmi:
21. „Podobnie jak w konwencji montrealskiej, zobowiązania przewoźników lotniczych powinny być ograniczone lub ich odpowiedzialność wyłączona w przypadku gdy zdarzenie jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków. Okoliczności te mogą, w szczególności, zaistnieć w przypadku destabilizacji politycznej, warunków meteorologicznych uniemożliwiających dany lot, zagrożenia bezpieczeństwa, nieoczekiwanych wad mogących wpłynąć na bezpieczeństwo lotu oraz strajków mających wpływ na działalność przewoźnika.” [Or. 6]
22. Artykuł 5, zatytułowany „Odwołanie”, stanowi:
23. „(1) W przypadku odwołania lotu pasażerowie, których to odwołanie dotyczy [...]
24. c) mają prawo do odszkodowania od obsługującego przewoźnika lotniczego, zgodnie z art. 7 [...]
25. (3) 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.
26. Artykuł 7 („Prawo do odszkodowania”) stanowi:
27. „(1) W przypadku odwołania do niniejszego artykułu, pasażerowie otrzymują odszkodowanie w wysokości:
28. a) 250 EUR dla wszystkich lotów o długości do 1500 km [...]
29. Orzecznictwo krajowe mające znaczenie dla pytań prejudycjalnych

30. Wyrokiem z dnia 21 sierpnia 2012 r. (sygn.: X ZR 138/11) Bundesgerichtshof (federalny trybunał sprawiedliwości, Niemcy) orzekł, co następuje:
31. „1. Jeżeli w kontekście sporu taryfowego związek zawodowy zwraca się do pilotów przewoźnika lotniczego o zaprzestanie pracy, może to prowadzić do powstania nadzwyczajnych okoliczności w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia w sprawie praw pasażerów.
32. 2. W takim przypadku przewoźnik lotniczy jest zwolniony z obowiązku wypłaty odszkodowania za odwołanie lotów, które **[Or. 7]** anuluje, aby dostosować plan lotów do przewidywanych skutków wezwania do strajku”.
33. Bundesgerichtshof (federalny trybunał sprawiedliwości) uzasadnił swoje orzeczenie m.in. następująco (pkt 25 i nast.):
34. „Nie można wyłączyć możliwości powołania się przez pozwaną na nadzwyczajne okoliczności tylko dlatego, że pozwana mogła zapanować nad sytuacją.
35. W razie sporu zbiorowego nie można na ogół przyjmować, że ma miejsce możliwość zapanowania nad sytuacją, która wyklucza nadzwyczajne okoliczności. Decyzję o przeprowadzeniu strajku podejmuje strona pracownicza w ramach przysługującej jej autonomii w zakresie regulowania warunków pracy, a tym samym decyzja ta znajduje się poza organizacją obsługującego przewoźnika lotniczego. Wynika z tego, że przewoźnik lotniczy nie ma zazwyczaj, również w odniesieniu do własnych pracowników, żadnego prawnego wpływu na to, czy strajk się odbędzie, czy też nie. Chybiony jest przy tym argument, że obsługujący przewoźnik lotniczy w przypadku strajku wewnętrznego ma możliwość spełnienia żądań [związków zawodowych] i zapobieżenia w ten sposób strajkowi. W takim ujęciu wymagano by od przewoźnika lotniczego, aby zrezygnował ze swojej chronionej prawem Unii swobody zrzeszania się oraz przyjął na siebie z góry rolę przegranego w kontekście sporu z pracownikami. Ani nie można tego wymagać od przewoźnika lotniczego, ani nie byłoby to w długoterminowym interesie pasażerów”.
36. Stanowiska stron
37. Strona powodowa jest zdania, że strajk własnego personelu pokładowego nie jest „nadzwyczajną okolicznością” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004. Uważa ona, że należy się liczyć ze strajkiem przy każdych negocjacjach zbiorowych, a zatem również z anulowaniem i odwołaniem lotów: Jest to typowe **[Or. 8]** zdarzenie, którego można się spodziewać w trakcie prowadzenia działalności gospodarczej, a nie nadzwyczajne.
38. Strona pozwana uważa, że strajk zorganizowany przez związek zawodowy stanowi nadzwyczajną okoliczność niezależnie od tego, czy strajkujący są pracownikami obsługującego przewoźnika lotniczego, czy też nie. Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 nie wprowadza nawet rozróżnienia między strajkiem pracowników a strajkiem osób trzecich.

39. Orzeczenia sądów krajowych
40. W następstwie wyroku Trybunału Sprawiedliwości z dnia 17 kwietnia 2018 r. (C-195/17) – zgodnie z którym prawo pasażera do odszkodowania nie powinno zależeć od tego, czy strajk jest zgodny z prawem w świetle krajowych przepisów obowiązujących w dziedzinie prawa pracy i układów zbiorowych, lecz za „nadzwyczajne okoliczności” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 należy uznać wyłącznie tego rodzaju zdarzenia, które ze względu na swój charakter lub przyczynę nie są nieodłącznie związane z działalnością danego przewoźnika lotniczego i nie pozwalają na skuteczne nad nimi panowanie – w wielu orzeczeniach krajowych jest obecnie reprezentowany pogląd, wedle którego nie mają miejsca nadzwyczajne okoliczności. W niniejszej sprawie tytułem przykładu odsyła się do streszczających wskazówek LG Nürnberg-Fürth (sądu krajowego w Nürnberg-Fürth) z dnia 2 marca 2020 r. (sygn. 16 S 1060/20), przedstawionego w załączniku. Landgericht (sąd krajowy) przyłącza się w tym zakresie również do najwyraźniej przeważającego orzecznictwa.
41. Tymczasem na tym etapie w orzecznictwie nie zostało rozstrzygnięte, czy Trybunał Sprawiedliwości ocenia strajk związkowy tak samo, jak „dziki strajk”, czy też w inny sposób, gdyż w przeciwieństwie do „dzikiego strajku” jest on chroniony przez prawo europejskie, jak również przez art. 12 ust. 1 i art. 28 karty praw podstawowych, w związku z czym [Or. 9] wykładnia orzeczenia z dnia 17 kwietnia 2018 r. (C-195/17) stoi na przeszkodzie zastosowaniu tegoż orzeczenia również do strajku zorganizowanego przez związki zawodowe. Również prawo do strajku zagwarantowane w art. 6 ust. 4 Europejskiej karty społecznej służy, w świetle jego zdania wprowadzającego oraz zdania programowego zawartego w części I pkt 6, prawu do – skoordynowanych – rokowań zbiorowych. Prawo to jest bowiem wyraźnie uznane, „w celu zapewnienia skutecznego wykonywania prawa do rokowań zbiorowych”. Trybunał Sprawiedliwości mógłby zatem przyjąć, że zastosowanie jego orzecznictwa do strajku zorganizowanego przez związki zawodowe oznaczałoby naruszenie prawa europejskiego, co można by ewentualnie wyprowadzić z motywu 14 rozporządzenia (WE) nr 261/2004, który ogólnie określa strajk jako „nadzwyczajną okoliczność”; naruszenie to polegałoby jednak przede wszystkim na ingerencji – w każdym razie w rezultacie – w chronioną prawem Unii swobodę zrzeczania się przysługującą przewoźnikowi lotniczemu.
42. Jednakże można również przyjąć bardziej zniuansowane stanowisko, wedle którego decydujące jest to, z jakiego powodu strajk został przeprowadzony. Można by zatem twierdzić, że należy dokonać rozróżnienia w zależności od tego, czy strajk ma na celu uniknięcie środków ze strony przewoźnika lotniczego, które stanowiłyby pogorszenie sytuacji istniejącej w dziedzinie prawa pracy i umów o pracę. W tym przypadku strajk byłby spowodowany zachowaniem (w ramach przedsiębiorstwa) przewoźnika lotniczego i byłby zatem „możliwy do zapanowania nad nim”. Natomiast gdyby związek zawodowy żądał „więcej” w stosunku do wcześniejszych warunków, a tym samym wzywał do strajku bez jakiegokolwiek powodu ze strony przewoźnika lotniczego, byłoby możliwe

stwierdzenie istnienia nadzwyczajnych okoliczności. W niniejszej sprawie tytułem przykładu odsyła się do [załączonego] orzeczenia AG Nürnberg (sądu rejonowego w Norymberdze) z dnia 29 listopada 2019 r., sygn. 240 C-6688/19, [...] w którym ponadto streszczono również aktualne orzecznictwo. **[Or. 10]**

43. Przedmiot postępowania
44. Rozstrzygnięcie sporu zależy od odpowiedzi na pytania prejudycjalne. W pozostałym zakresie stan postępowania zarówno co do stanu faktycznego, jak i prawnego pozwala na wydanie orzeczenia. [Rozwinięcie] [...]
45. [...]

DOKUMENT ROBOCZY