

*Dr hab. Małgorzata Kurzynoga, prof. UŁ*

Uniwersytet Łódzki

ORCID: 0000-0002-3927-4223

e-mail: mkurzynoga@wpia.uni.lodz.pl

# Strajk jako „nadzwyczajna okoliczność” wyłączająca odpowiedzialność przewoźnika lotniczego wobec pasażerów na gruncie rozporządzenia WE nr 261/2004

Strike as an "extraordinary circumstance"  
excluding the air carrier's responsibility towards passengers  
under the regulation (EC) No 261/2004

### Streszczenie

Rozporządzenie WE nr 261/2004 wyłącza odpowiedzialność przewoźnika lotniczego z obowiązku wypłaty odszkodowania pasażerom za odwołane loty w przypadku wystąpienia „nadzwyczajnych okoliczności”, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków. Chociaż rozporządzenie to nie definiuje wyraźnie pojęcia „nadzwyczajnej okoliczności”, prawodawca Unii wskazał, że może ona zachodzić w przypadku zdarzeń takich jak wymienione w motywie 14 tego rozporządzenia. Motyw ten wymienia między innymi „strajki mające wpływ na działalność przewoźnika”. Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej (TSUE) prezentuje jednak stanowisko, zgodnie z którym strajk personelu przewoźnika lotniczego zasadniczo nie stanowi nadzwyczajnej okoliczności, z wyjątkiem sytuacji gdy realizacja żądań pracowników wykracza poza jego kompetencje i wymaga działań ustawodawczych. W artykule przedstawiono rozstrzygnięcia TSUE oraz argumenty na poparcie tezy, że przyjęty przez Trybunał tok rozumowania prowadzi do naruszenia wolności prowadzenia działalności gospodarczej (ustanowionej w art. 16 Karty praw podstawowych UE) oraz prawa pracodawcy do rokowań (zagwarantowanego w art. 28 Karty praw podstawowych UE).

### Słowa kluczowe

strajk, nadzwyczajna okoliczność, odszkodowanie, pasażer, przewoźnik lotniczy

### Abstract

Regulation (EC) No 261/2004 states that air carrier shall not be obliged to pay compensation for cancelled flights, if it can prove that the cancellation is caused by extraordinary circumstances which could not have been avoided even if all reasonable measures had been taken. Although that regulation does not expressly define the concept of 'extraordinary circumstances', the EU legislature indicated that it may occur in the event of events such as those mentioned in recital 14 of that regulation. This recital mentions, inter alia, 'strikes that affect the operation of an operating air carrier'. However, the CJEU takes the position that a strike by the air carrier's own employees can not be deemed as an extraordinary circumstance, except when the implementation of employees' requests is beyond its competence and requires legislative action. The article presents the rulings of the CJEU and arguments supporting the thesis that the reasoning adopted by the Court leads to the violation of the freedom to conduct a business (established in Article 16 of the Charter of Fundamental Rights of the European Union) and the employer's right of negotiation (enshrined in Article 28 of the Charter).

### Keywords

strike, extraordinary circumstance, compensation, passenger, carriage by air

JEL: K31

## Prawo Unii Europejskiej

Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z 11 lutego 2004 r. ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów (Dz. Urz. UE z 2004 r. nr 46, s. 1–8), dalej: rozporządzenie, określa zasady odpowiedzialności przewoźników lotniczych w razie odwołania lotu.

Motyw 1 rozporządzenia stanowi, że działanie Unii w dziedzinie transportu lotniczego powinno mieć na celu, między innymi, zapewnienie wysokiego poziomu ochrony pasażerów. Ponadto powinno się w pełni zwracać uwagę na ogólne wymogi ochrony konsumentów.

Z kolei w motywach 14 i 15 rozporządzenia zwrócono uwagę, że odpowiedzialność przewoźnika lotniczego nie może mieć charakteru absolutnego. Motyw 14 rozporządzenia stanowi, że podobnie jak w konwencji o ujednoczeniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego podpisanej w Montrealu w dniu 28 maja 1999 r. (konwencja montrealaska), i zatwierdzonej w imieniu Wspólnoty Europejskiej decyzją Rady 2001/539/WE z 5 kwietnia 2001 r. (Dz. Urz. UE z 2001 r. nr 194, s. 38), 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. W myśl motywu 15 rozporządzenia za nadzwyczajne okoliczności powinno się uważać sytuacje, 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 odwołań lotów.

W myśl art. 5 rozporządzenia w przypadku odwołania lotu pasażerowie, których to odwołanie dotyczy, otrzymują pomoc od przewoźnika lotniczego zgodnie z art. 8<sup>1</sup> i 9<sup>2</sup> oraz mają prawo do odszkodowania od obsługującego przewoźnika lotniczego zgodnie z art. 7, chyba że zostali uprzednio poinformowani o odwołaniu lotu z zachowaniem terminów przewidzianych w art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (i)–(iii)<sup>3</sup>. Przywołany art. 7 rozporządzenia stanowi, że w przypadku odwołania do tego artykułu pasażerowie otrzymują odszkodowanie w wysokości: a) 250 EUR dla wszystkich lotów o długości do 1500 kilometrów; b) 400 EUR dla wszystkich lotów wewnątrzspółnotowych dłuższych niż 1500 kilometrów i wszystkich innych lotów o długości od 1500 do 3500 kilometrów; c) 600 EUR dla wszystkich innych lotów niż loty określone w lit. a) lub b). Zgodnie jednak z art. 5 ust. 3 rozporządzenia obsługujący przewoźnik lotniczy nie jest zobowiązany do wypłaty rekom-

pensaty przewidzianej w art. 7, jeżeli może dowieść, że odwołanie jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków.

Z przytoczonych wyżej przepisów rozporządzenia nr 261/2004 wynika, że wyłączenie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego jest możliwe w przypadku zaistnienia „nadzwyczajnej okoliczności”, której legalnej definicji próżno jednak szukać w rozporządzeniu (Kotowicz, 2016, s. 43). Prawodawca Unii wskazał jedynie, że może ona zachodzić w przypadku takich zdarzeń jak wspomniane w motywie 14 rozporządzenia, wśród których wymieniono między innymi „strajki mające wpływ na działalność przewoźnika”. Na tym tle powstała wątpliwość, czy strajk personelu przewoźnika lotniczego stanowi nadzwyczajną okoliczność, która była przedmiotem rozważań TSUE i której poświęcony jest niniejszy artykuł.

### „Nadzwyczajne okoliczności” w świetle przesłanek ustanowionych w orzecznictwie TSUE

Wykładnia pojęcia „nadzwyczajne okoliczności” była wielokrotnie przedmiotem analizy TSUE. Z orzecznictwa Trybunału wynika, że aby uznać, iż okoliczności związane z określonymi zdarzeniami można zakwalifikować jako nadzwyczajne, konieczne jest spełnienie dwóch kumulatywnych przesłanek. Pierwsza przesłanka polega na tym, że powiązane zdarzenie nie wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego. Druga przesłanka polega na tym, że zdarzenie nie podlega skutecznej kontroli danego przewoźnika lotniczego ze względu na charakter lub źródło tego zdarzenia (wyroki TSUE z 22 grudnia 2008 r., Wallentin-Herman, C-549/07, pkt 23; z 31 stycznia 2013 r., McDonagh, C-12/11, pkt 29; z 17 kwietnia 2018 r., Krüsemann, C-195/17, pkt 32, 34; z 4 kwietnia 2019 r., Germanwings, C-501/17, pkt 20; z 26 czerwca 2019 r., Moens, C-159/18, pkt 16; z 11 czerwca 2020 r., Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, pkt 37; z 12 marca 2020 r., Finnair, C-832/18, pkt 38).

Trybunał orzekł, że zderzenie samolotu z ptakiem jest „nadzwyczajną okolicznością”. Ewentualne uszkodzenia spowodowane tym zderzeniem nie są bowiem nierozdzielnie związane z systemem funkcjonowania maszyny i nie wpisują się, ze względu na swój charakter oraz swoje źródło, w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego. Nie podlegają też jego skutecznej kontroli (wyrok TSUE z 4 maja 2017 r., Pešková i Peška, C-315/15, pkt 24). Jako „nadzwyczajną okoliczność” uznano także sytuację, w której punktualny wylot został uniemożliwiony z powodu paliwa znajdującego się na pasie startowym. Trybunał wskazał, że utrzymanie porządku na płycie lotniska nie leży w gestii poszczególnych przewoźników, ale jest zadaniem pracowników portu lotniczego. Wobec tego przewoźnik nie mógł podjąć żadnych racjonalnych środków, które pozwoliłyby mu uniknąć zaistniałego opóźnienia (wyrok TSUE z 26 czerwca 2019 r., Moens, C-159/18, pkt 18–21).

Podobnie w innym orzeczeniu Trybunał przyjął, że „nadzwyczajną okolicznością” jest uszkodzenie opony spowodowane zderzeniem z ciałem obcym na płycie lotniska, jeśli była to jedyna przyczyna zaistniałej wadliwości. Zdaniem Trybunału tego typu wadliwość nie może być uznana za nierozzerwalnie związaną z systemem funkcjonowania samolotu i ma charakter zewnętrzny wobec działalności przewoźnika, który nie jest odpowiedzialny za utrzymanie pasów startowych w należytym stanie (wyrok TSUE z 4 kwietnia 2019 r., *Germanwings*, C-501/17, pkt 24–27). Zdaniem Trybunału jako „nadzwyczajną okoliczność” należy traktować także wadę produkcyjną zagrażającą bezpieczeństwu lotów i uszkodzenia statków powietrznych w wyniku aktów terroryzmu lub sabotażu (wyrok TSUE z 22 grudnia 2008 r., *Wallentin-Herman*, C-549/07, pkt 26) oraz zamknięcie przestrzeni powietrznej w związku z erupcją wulkanu (wyrok TSUE z 31 stycznia 2013 r., *McDonagh*, C-12/11, pkt 34).

W pojęciu „nadzwyczajnych okoliczności” nie mieszczą się natomiast problemy techniczne wykryte podczas przeglądu statków lotniczych lub z powodu braku takiego przeglądu. Zważywszy na szczególne warunki, w jakich odbywa się transport lotniczy, i na stopień wyrafinowania technologicznego statków powietrznych, przewoźnicy powietrzni są stale narażeni — w ramach prowadzonej działalności — na rozmaite problemy techniczne, co jest nieuchronnie związane z eksploatacją tych maszyn (wyrok TSUE z 22 grudnia 2008 r., *Wallentin-Hermann*, C-549/07, pkt 24–25). Podobne uzasadnienie wskazał Trybunał w sprawie problemu technicznego, który wystąpił niespodziewanie i nie był następstwem nieprawidłowej obsługi technicznej, lecz przedwczesną wadliwością pewnych części statku powietrznego (wyrok TSUE z 17 września 2015 r., *Van der Lans*, C-257/14, pkt 41–43). Trybunał nie zakwalifikował jako „nadzwyczajnej okoliczności” także problemu technicznego samolotu, którego źródłem było uderzenie w samolot lotniskowego pojazdu ze schodami. Biorąc pod uwagę, że jego użycie odbywa się we współpracy z załogą samolotu, Trybunał doszedł do wniosku, że nie można uznać tej okoliczności za niezwiązaną z normalnym wykonywaniem działalności przez przewoźnika lotniczego ani za pozostającą poza zakresem jego kontroli (postanowienie TSUE z 14 listopada 2014 r., *Siewert i in.*, C-394/14, pkt 19–20).

Z analizy powyższego orzecznictwa wynika, że Trybunał dokonuje wyraźnego rozróżnienia między zdarzeniami, których pochodzenie ma charakter „wewnętrzny”, i zdarzeniami, których źródło jest „zewnętrzne” wobec transportu lotniczego. Zgodnie z tym podejściem jedynie zdarzenia o źródle „wewnętrznym” można uznać za „wpisane” w wykonywanie działalności przewoźnika lotniczego. Wspólną cechą zdarzeń zewnętrznych jest to, że wynikają one z działalności przewoźnika lotniczego i z okoliczności zewnętrznych, spotykanych w praktyce z różną częstotliwością, nad którymi jednak przewoźnik lotniczy nie panuje, ponieważ są one spowodowane zdarzeniem naturalnym lub zachowaniem osoby trzeciej, takiej jak inny przewoźnik lotniczy lub podmiot publiczny względnie prywatny, ingerującym w działalność lotniczą lub działalność portu lotnicze-

go. Tylko utrudnienia w działalności przewoźnika lotniczego spowodowane okolicznościami zewnętrznymi mogą zostać zakwalifikowane jako „nadzwyczajne”.

## Wyrok TSUE z 17 kwietnia 2018 r. w sprawie *Krüsemann*

Po raz pierwszy w sprawie strajku jako „nadzwyczajnej okoliczności” wypowiedział się Trybunał Sprawiedliwości w orzeczeniu z 17 kwietnia 2018 r. w sprawie *Krüsemann* (wyrok w sprawach połączonych C-195/17, od C-197/17 do C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, od C-278/17 do C-286/17 i od C-290/17 do C-292/17). Wyrok zapadł na kanwie sprawy niemieckiego przewoźnika lotniczego TUIfly, który w 2016 r. poinformował swoich pracowników o planach restrukturyzacji przedsiębiorstwa. Zapowiedź ta doprowadziła do sytuacji, w której w okresie około tygodnia członkowie załogi zadeklarowali, w odpowiedzi na wezwanie wystosowane przez samych pracowników, niezdolność do pracy z powodu choroby. Od 1 do 10 października 2016 r. odsetek nieobecności pracowników z powodu choroby, wynoszący zazwyczaj ok. 10 proc., wzrósł do 89 proc. w odniesieniu do załóg kokpitu i 62 proc. w odniesieniu do stewardes i stewardów. Strajk ten doprowadził do odwołania większości lotów. Niemieckie sądy, do których wpłynęły powództwa od pasażerów o wypłatę odszkodowań, zwróciły się do Trybunału Sprawiedliwości z pytaniem prejudycjalnym, czy tak zwany „dziki strajk”, prowadzony pod pretekstem zwolnienia chorobowego, stanowi „nadzwyczajną okoliczność” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia WE nr 261/2004, w związku z czym przewoźnik lotniczy nie jest zobowiązany do wypłaty odszkodowania pasażerom, których loty zostały odwołane z powodu takiego strajku?

Rzecznik Generalny E. Tancheva w opinii przedstawionej w tej sprawie 12 kwietnia 2018 r. wskazał, że spontaniczna nieobecność, w związku z niezgodnym z prawem pracy i układem zbiorowym zaprzestaniem wykonywania pracy („dziki strajk”), znaczącej dla wykonywania lotów części pracowników obsługującego przewoźnika lotniczego stanowi „nadzwyczajną okoliczność” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004. Biorąc pod uwagę, że „dziki strajk” wykracza poza zakres dopuszczalny prawnie, rzecznik generalny przyjął, iż nie podlega on rzeczywistej kontroli przewoźnika lotniczego. W opinii rzecznika wniosek ten znajduje wsparcie także w pracach przygotowawczych dotyczących art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004. W ich toku pojęcie „siły wyższej” zostało zastąpione przez „nadzwyczajne okoliczności”. Zgodnie ze stwierdzeniem Rady we wspólnym stanowisku zmiana ta była uzasadniona względami jasności prawa. Ponadto, jak zauważył rzecznik, w Unii kierującej się zasadą rządów prawa tak zwane „dzikie strajki” nie wpisują się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego. Nie są one podobne do zdarzenia nierozzerwalnie związanego z systemem funkcjonowania samolotu, które pozostaje w ramach normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika (Opinia rzecznika generalnego E. Tancheva, 2018, pkt 56–58).

Trybunał nie podzielił jednak stanowiska rzecznika generalnego. Odwołując się do swego wcześniejszego orzecznictwa (zreferowanego w poprzednim punkcie artykułu), Trybunał przypominał, że uznanie danego zdarzenia za „nadzwyczajną okoliczność” wymaga kumulatywnego spełnienia dwóch przesłanek. Za „nadzwyczajne okoliczności” mogą zostać uznane zdarzenia, które po pierwsze ze względu na swój charakter lub swoje źródło nie wpisują się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego, a po drugie, nie pozwalają mu na skuteczne nad nimi panowanie (pkt 32). Biorąc powyższe pod uwagę, Trybunał orzekł, że restrukturyzacje i przekształcenia stanowią normalne środki zarządzania przedsiębiorstwami, i co za tym idzie przeprowadzający je są stale konfrontowani z różnymi różnicami stanowisk, a nawet konfliktami z członkami załogi. Ryzyko wynikające ze skutków społecznych towarzyszących tego rodzaju środkom należy uznać za wpisujące się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego. Trybunał stwierdził, że rozpatrywany w postępowaniach głównych „dziki strajk” nie może być traktowany jako okoliczność niepozwalająca danemu przewoźnikowi lotniczemu na skuteczne nad nią panowanie. „Dziki strajk” miał bowiem swoje źródło w decyzji przewoźnika lotniczego i zakończył się wskutek porozumienia zawartego z przedstawicielami pracowników. Ponadto, jak podkreślił Trybunał, odróżnienie wśród strajków tych, które na podstawie znajdującego zastosowanie prawa krajowego są zgodne z prawem, od tych, które z prawem zgodne nie są, w celu ustalenia, czy powinny zostać uznane za „nadzwyczajne okoliczności” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004, skutkowałyby uzależnieniem prawa pasażerów do odszkodowania od przepisów socjalnych właściwych każdemu państwu członkowskiemu, co jest sprzeczne z określonymi w motywach 1 i 4 celami rozporządzenia nr 261/2004, polegającymi na zapewnieniu pasażerom wysokiego poziomu ochrony, a przewoźnikom lotniczym — działalności w ujednoczonych warunkach na terytorium Unii. Stąd też Trybunał Sprawiedliwości orzekł, że nawet nielegalny strajk załogi w następstwie niespodziewanej zapowiedzi restrukturyzacji przedsiębiorstwa nie stanowi „nadzwyczajnej okoliczności” pozwalającej przewoźnikowi lotniczemu na zwolnienie się z obowiązku odszkodowania w przypadku odwołania lub dużego opóźnienia lotu (pkt 40–45, 47).

## Wyrok TSUE z 23 marca 2021 r. w sprawie Airhelp Ltd

Po raz drugi w kwestii strajku jako „nadzwyczajnej okoliczności” wypowiedział się Trybunał Sprawiedliwości w orzeczeniu z 23 marca 2021 r. w sprawie Airhelp Ltd.

Sprawa, na tle której wydano powyższe orzeczenie, dotyczyła rezerwacji lotu obsługiwanego przez linie lotnicze SAS, który został odwołany w dniu rejsu z powodu strajku pilotów tej linii w Danii, Szwecji i Norwegii. Po nieudanych rokowaniach prowadzonych przez związki zawodowe reprezentujące pilotów SAS, których celem było za-

warcie nowego porozumienia zbiorowego z liniami lotniczymi, związki zawodowe wezwały swoich członków do strajku. Strajk trwał siedem dni i spowodował odwołanie przez SAS ponad 4000 lotów, którymi miało podróżować około 380 000 pasażerów. Jeden z nich zażądał odszkodowania za anulowanie lotu. Spółka Airhelp, na którą przeniesione zostały przez niedoszedłego pasażera wszelkie prawa przysługujące mu wobec SAS, wystąpiła do sądu szwedzkiego z żądaniem odszkodowania z tytułu odwołania lotu przewidzianego w rozporządzeniu nr 261/2004. W odpowiedzi na żądanie spółki Airhelp SAS odmówił wypłaty odszkodowania, twierdząc, że strajk stanowił „nadzwyczajną okoliczność” w rozumieniu tego rozporządzenia, ponieważ nie wpisywał się on w normalne wykonywanie jego działalności polegającej na świadczeniu usług transportu lotniczego i wykraczał poza zakres jego skutecznej kontroli. Z kolei zdaniem Airhelp, strajk nie stanowił „nadzwyczajnej okoliczności”, ponieważ akcje protestacyjne, takie jak strajki, które mogą mieć miejsce gdy negocjowane i zawierane są układy zbiorowe, mieszczą się w ramach zwykłej działalności przedsiębiorstwa lotniczego. Sąd szwedzki powziął wątpliwości i zwrócił się do TSUE z pytaniami prejudycjalnymi, które w istocie zmierzały do ustalenia, czy strajk rozpoczęty w związku z wezwaniem związku zawodowego pracowników obsługującego przewoźnika lotniczego z poszanowaniem warunków ustanowionych w przepisach krajowych, w szczególności z dochowaniem przewidzianego w nich terminu na jego zapowiedzenie, mający na celu dochodzenie żądań pracowników tego przewoźnika, podjęty przez jedną lub więcej kategorii pracowników, których obecność jest niezbędna do wykonania lotu, stanowi „nadzwyczajne okoliczności” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004.

Rzecznik generalny P. Pikamäe, w opinii z 16 marca 2021 r., odwołując się do wypracowanych w orzecznictwie kryteriów istnienia „nadzwyczajnej okoliczności”, wskazał, że ocena strajku jako nadzwyczajnej okoliczności powinna zależeć od tego, czy źródło strajku miało charakter „wewnętrzny” (jego zdaniem tak było w sprawie Krüsemann, w której strajk miał swoje źródło w decyzji przewoźnika lotniczego o restrukturyzacji przedsiębiorstwa), czy też „zewnętrzny”. W ocenie rzecznika strajk zainicjowany przez związek zawodowy, przy braku możliwości zarzucenia czegokolwiek pracodawcy, jest czynnikiem „wewnętrznym” wobec działalności przewoźnika. W swym rozumowaniu rzecznik oparł się na tym, że decyzję o przeprowadzeniu strajku podejmują przedstawiciele związkowi pracowników w ramach przysługującej im autonomii w rokowaniach dotyczących warunków pracy, a tym samym decyzja ta znajduje się poza strukturami decyzyjnymi obsługującego przewoźnika lotniczego. Rzecznik zauważył, że nawet jeśli strajk stanowi część życia gospodarczego każdego przedsiębiorstwa, przedsiębiorstwo to nie sprawuje żadnej kontroli nad decyzjami podejmowanymi przez związek zawodowy. Związek nie należy do struktury przedsiębiorstwa, a pracodawca nie uczestniczy w wewnętrznym procesie decyzyjnym związku zawodowego. Są to dwa odrębne podmioty, które ponadto na płasz-

czyźnie społecznej nie zawsze reprezentują te same interesy. W związku z tym związek zawodowy siłą rzeczy wykonuje swoją funkcję obrony pracowników w sposób niezależny i bez jakiegokolwiek ingerencji ze strony pracodawcy. Związek zawodowy może natomiast wywierać decydujący wpływ na funkcjonowanie przedsiębiorstwa, skłaniając pracowników, których reprezentuje, do zaprzestania pracy w celu zmuszenia przedsiębiorstwa do uwzględnienia swoich żądań. Zakładając, iż strajk jest „zgodny z prawem”, pracodawca w celu jego uniemożliwienia nie może zastosować środków wynikających z prawa pracy i prawa procesowego. Ze względu na to, że strajk zainicjowany przez związek zawodowy stanowi czynnik „zewnętrzny”, na który przewoźnik lotniczy nie ma żadnego wpływu, rzecznik generalny podkreślił, że strajk nie podlega jego skutecznej kontroli (Opinia rzecznika generalnego P. Pikamäe, 2021, pkt 40, 64). W konsekwencji rzecznik przyjął, że w przypadku strajku stanowiącego przedmiot sprawy zostały spełnione oba wypracowane w orzecznictwie kryteria zaistnienia „nadzwyczajnej okoliczności” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 interpretowanego w świetle jego motywu 14.

Z propozycją rozstrzygnięcia nie zgodził się Trybunał, który orzekł, że strajk, który zostaje zapowiedziany i zgodnie z prawem krajowym zorganizowany przez organizację pracowników, mający na celu w szczególności zapewnienie podwyżek wynagrodzeń, nie wchodzi w zakres pojęcia „nadzwyczajnych okoliczności”.

Trybunał po raz kolejny podkreślił, że pojęcie „nadzwyczajnych okoliczności” w rozporządzeniu nr 261/2004 odnosi się do zdarzeń spełniających łącznie dwie przesłanki, których zaistnienie należy badać w każdym konkretnym przypadku, a mianowicie, po pierwsze, nie mogą one wpisywać się, ze względu na swój charakter lub źródło, w ramy normalnego wykonywania działalności przewoźnika lotniczego, i po drugie, muszą pozostawać poza jego skuteczną kontrolą. Ponadto pojęcie to należy interpretować w sposób ścisły, biorąc pod uwagę, że po pierwsze rozporządzenie ma na celu zapewnienie wysokiego poziomu ochrony pasażerów lotniczych i po drugie, że zwolnienie z przewidzianego w rozporządzeniu obowiązku wypłaty odszkodowania stanowi odstępstwo od zasady, zgodnie z którą pasażerowie lotniczy mają prawo do odszkodowania.

Odnosząc się do pierwszej przesłanki zaistnienia „nadzwyczajnych okoliczności” Trybunał stwierdził, że strajk stanowi jeden z możliwych przejawów rokowań zbiorowych i w związku z tym należy go postrzegać jako zdarzenie wpisujące się w ramy normalnego wykonywania działalności danego pracodawcy, niezależnie od specyfiki danego rynku pracy lub ustawodawstwa krajowego określającego warunki korzystania z prawa do strajku. Wykładnię tę należy stosować również wtedy, gdy pracodawcą jest przewoźnik lotniczy, ponieważ środki dotyczące warunków pracy i wynagrodzenia personelu obsługującego przewoźnika lotniczego wchodzi w zakres normalnego zarządzania działalnością tego przewoźnika. W związku z tym strajk, którego cel ogranicza się do uzyskania od przedsiębiorstwa transportu lotniczego podwyżki wynagrodzenia pilotów, zmiany ich godzin pracy, a także większej przewidywalności w zakresie czasu pracy, stanowi zdarzenie wpisujące się w ramy normalnego wykonywania działalności tego przedsiębiorstwa, w szczególności gdy taki strajk jest zorganizowany zgodnie z prawem.

Oceniając, czy strajk wykraczał poza skuteczną kontrolę przez przewoźnika lotniczego, Trybunał zwrócił uwagę na trzy kwestie. Po pierwsze, ze względu na to, że strajk jest prawem pracowników zagwarantowanym w art. 28 Karty praw podstawowych UE, a pracownicy powołują się na to prawo i w konsekwencji podejmują działania w tym zakresie, strajk jest przewidywalny dla każdego pracodawcy, w szczególności gdy taki strajk został wcześniej zapowiedziany. Po drugie, ponieważ wystąpienie strajku stanowi zdarzenie przewidywalne dla pracodawcy, ma on co do zasady możliwość przygotowania się na nie i w razie potrzeby złagodzenia jego konsekwencji, tak że zachowuje on w pewnym stopniu panowanie nad zdarzeniem. Przewoźnik lotniczy podobnie jak każdy inny pracodawca w obliczu strajku pracowników, który jest uzasadniony żądaniami związanymi z warunkami pracy i wynagrodzenia, nie może twierdzić, że w żaden sposób nad nim nie panuje. Stąd też zdaniem Trybunału strajku personelu przewoźnika lotniczego związanego z żądaniami dotyczącymi stosunków pracy między przewoźnikiem a jego personelem, które mogą być przedmiotem wewnętrznego dialogu w przedsiębiorstwie lotniczym, co ma miejsce właśnie w przypadku rokowań płacowych, nie można uznać za „nadzwyczajne okoliczności” w rozumieniu rozporządzenia nr 261/2004. Stwierdzenia tego nie może podważać ewentualnie nierozsądny lub nieproporcjonalny charakter żądań sformułowanych przez strajkujących czy też odmowa zaakceptowania przez nich propozycji ugody, ponieważ w każdym razie określenie wysokości wynagrodzeń wchodzi w zakres stosunków pracy między pracodawcą a jego pracownikami. Po trzecie, Trybunał przypomniał, że w orzecznictwie dotyczącym wykładni pojęcia „nadzwyczajnych okoliczności” odróżnia się zdarzenia, których źródło jest „wewnętrzne” w stosunku do przewoźnika lotniczego, od zdarzeń, których źródło jest „zewnętrzne”, nad którymi przewoźnik lotniczy nie panuje, ponieważ są one spowodowane zdarzeniem naturalnym lub zachowaniem osoby trzeciej. Stąd też Trybunał stwierdził, że wskazane w motywie 14 rozporządzenia nr 261/2004 strajki mające wpływ na działalność przewoźnika lotniczego jako przykład „nadzwyczajnych okoliczności” należy zasadniczo rozumieć jako strajki zewnętrzne względem działalności danego przewoźnika lotniczego, takie jak strajki kontrolerów lotniczych lub pracowników portu lotniczego. Natomiast strajk zainicjowany, a następnie podjęty przez członków własnego personelu przedsiębiorstwa transportu lotniczego stanowi zdarzenie „wewnętrzne” tego przedsiębiorstwa, włącznie ze strajkiem wszczętym przez związki zawodowe, o ile działają one w interesie jego pracowników. Zdaniem Trybunału, tego rodzaju strajk może stanowić „nadzwyczajną okoliczność” gdy wynika z żądań, które mogą zaspokoić jedynie władze publiczne i które w związku z tym nie pozwalają danemu przewoźnikowi lotniczemu na skuteczne panowanie nad nim.

## Wnioski wynikające z orzecznictwa TSUE oraz ich ocena

W obu przedstawionych wyżej wyrokach TSUE uznał prymat ochrony interesów pasażera ponad interes przewoźnika. Moim zdaniem zarówno rozstrzygnięcia, jak i ich uzasadnienia mogą budzić pewne wątpliwości<sup>4</sup>.

Według TSUE wskazane w motywie 14 rozporządzenia nr 261/2004 „strajki mające wpływ na działalność przewoźnika lotniczego” jako przykład nadzwyczajnych okoliczności należy zasadniczo rozumieć jako strajki zewnętrzne względem działalności danego przewoźnika lotniczego, takie jak strajki kontrolerów lotniczych lub pracowników portu lotniczego. Natomiast strajk członków własnego personelu przedsiębiorstwa transportu lotniczego zasadniczo nie może być kwalifikowany jako nadzwyczajna okoliczność. Trybunał traktuje tego rodzaju strajk jako zdarzenie wewnętrzne, wpisujące się w ramy normalnego wykonywania działalności i podlegające skutecznemu panowaniu nad nim przez przewoźnika, co ma przejawiać się w tym, że zawarcie porozumienia z pracownikami lub ich przedstawicielami kończy strajk. Zdaniem Trybunału, tego rodzaju strajk może stanowić „nadzwyczajną okoliczność”, gdy realizacja żądań pracowników wykracza poza jego kompetencje i wymaga działań ustawodawczych. Z orzeczeń Trybunału można wywnioskować, że przy ocenie charakteru strajku pracowników przewoźnika lotniczego kryterium decydującym jest przedmiot żądań. Jeśli zakres spraw stanowiących przedmiot żądań strajkujących mieści się w zakresie kompetencji przewoźnika lotniczego jako pracodawcy, to taki strajk nie stanowi według TSUE nadzwyczajnej okoliczności.

Według mnie tok rozumowania przyjęty przez Trybunał prowadzi do naruszenia wolności prowadzenia działalności gospodarczej (ustanowionej w art. 16 Karty praw podstawowych UE) oraz prawa pracodawcy do rokowań (zagwarantowanego w art. 28 Karty praw podstawowych UE). Co prawda, celem rozporządzenia nr 261/2004 jest zapewnienie wysokiego poziomu ochrony pasażerów, ale jego wykładnia powinna być zgodna z prawami podstawowymi i umożliwiać wyważenie wchodzących w grę interesów. Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem, prawo Unii, w tym prawo pochodne, należy bowiem interpretować w świetle praw podstawowych ustanowionych w Karcie (zob. wyroki TSUE: z 13 maja 2014 r., *Google Spain i Google*, C-131/12, pkt 68; z 3 lipca 2014 r., *Kamino International Logistics i Datema Hellmann Worldwide Logistics*, C-129/13 i C-130/13, pkt 69; z 11 września 2014 r., *A. przeciwko B. i in.*, C-112/13, pkt 51; z 25 maja 2016 r., *Meroni*, C-559/14, pkt 45).

Jak wyżej wskazano, Trybunał w sprawie *Krüseman* przyjął, że przedsiębiorstwo lotnicze częściowo „skutecznie panowało” nad dzikim strajkiem, ponieważ miał on swoje źródło w decyzji przewoźnika lotniczego. Trybunał stwierdził także, iż dziki strajk ustał wskutek porozumienia, które przewoźnik lotniczy zawarł z przedstawicielami pracowników. Można zatem wywnioskować z tych stwierdzeń, że Trybunał dostrzegł związek pomiędzy z jednej strony środkiem zapowiedzianym przez przedsiębiorstwo

lotnicze, a z drugiej strony szybkim rozwiązywaniem konfliktu, ewentualnie poprzez wycofanie tego środka. Skutkiem takiego podejścia jest jednak uznanie, że strajk będący reakcją na środek dotyczący zarządzania przedsiębiorstwem nie stanowi nadzwyczajnej okoliczności. Takie podejście stanowi moim zdaniem naruszenie wolności prowadzenia przez przewoźnika lotniczego działalności gospodarczej. Przewoźnik lotniczy z uwagi na to, że ponosi ryzyko finansowe, ma prawo do przyjmowania środków zarządzania, które uważa za odpowiednie do zapewnienia przetrwania przedsiębiorstwa. Trybunał nie wziął pod uwagę tego, że alternatywą dla akceptacji żądań pracowników byłoby zaakceptowanie ryzyka upadłości. Ponadto decyzja przewoźnika lotniczego w sprawie restrukturyzacji mogła być podyktowana okolicznościami niezależnymi od pracodawcy, takimi jak zwiększona konkurencyjność na rynku, konieczność restrukturyzacji stanowiącej warunek wsparcia publicznego itp. Trybunał nie wziął pod uwagę przyczyn restrukturyzacji, lecz przyjął, że każdy strajk, którego źródło tkwi w decyzjach pracodawcy związanych z przedsiębiorstwem — niezależnie od przyczyn tych decyzji — skutkuje zobowiązaniem przewoźnika lotniczego do wypłaty odszkodowań pasażerom za odwołanie lotu z powodu takiego strajku. W swym wcześniejszym orzecznictwie dotyczącym usterek technicznych samolotu jako nadzwyczajnej okoliczności Trybunał brał pod uwagę, czy była to zwykła usterka związana z użytkowaniem samolotu, czy też usterka mająca swe źródło zewnątrz w postaci np. wady producenta, zaniedbań personelu lotniska, zderzenia samolotu z ptakiem. O ile w tym pierwszym przypadku odmawiał usterce przymiotu nadzwyczajnej okoliczności, o tyle w drugiej sytuacji uznawał nadzwyczajność zdarzenia. Tymczasem w sprawie „dzikiego strajku” Trybunał nie odniósł się do przyczyn restrukturyzacji.

Wątpliwości budzi także stwierdzenie Trybunału, że strajkowi można było zapobiec przez podpisanie porozumienia z przedstawicielami pracowników. W tym kontekście należy przypomnieć, że zgodnie z art. 151 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) dialog społeczny jest uznawany za jeden z celów Unii. Artykuł 152 ust. 1 TFUE ustanawia zasadę autonomii partnerów społecznych, stanowiąc, że Unia „uznaje i wspiera rolę partnerów społecznych na swoim poziomie, uwzględniając różnorodność systemów krajowych” oraz że „ułatwia ona dialog między nimi, szanując ich autonomię”. Prawo unijne chroni interesy partnerów społecznych w równoważny sposób bez przyznawania jednemu lub drugiemu z nich pierwszeństwa. Pracownicy i ich przedstawiciele związkowi mogą bowiem powoływać się na wolność stowarzyszania się, prawo do rokowań i działań zbiorowych, w tym do strajku, które to prawa są prawami podstawowymi, zagwarantowanymi w art. 12 ust. 1 i art. 28 Karty praw podstawowych UE, podczas gdy pracodawcy w celu obrony swoich interesów mogą podnosić prawo do rokowań oraz wspomnianą wyżej wolność prowadzenia działalności gospodarczej, która jest ustanowiona w art. 16 Karty. Ponieważ partnerzy społeczni korzystają tak samo ze swobody negocjacji zbiorowych, w ramach której znajdują się na

równej stopie, nie można zakładać, że przewoźnik lotniczy ma „kontrolę” nad sytuacją, ponieważ w celu uniknięcia przerwania pracy mógł zaakceptować wszystkie żądania przedstawione w ramach negocjacji zbiorowych i zawrzeć z pracownikami lub ich przedstawicielami porozumienie. Założenie, że pracodawca jest zobowiązany do zrzeczenia się swoich interesów, prowadzi do naruszenia istoty jego prawa do rokowań. Obowiązek zapłaty odszkodowania za odwołane loty z powodu strajku własnych pracowników zmusza niejako przewoźnika lotniczego do przyjęcia, bez dyskusji, wszystkich żądań strajkujących. Na przewoźnika lotniczego została niejako nałożona z góry rola strony przegranej w sporze z pracownikami, a tym samym został on pozbawiony chronionej prawem Unii swobody rokowań.

Z utrwalonego orzecznictwa Trybunału wynika, że wyjątki od przepisów przyznających pasażerom lotniczym prawa podlegają ścisłej wykładni (wyrok z 4 października 2012 r., *Finnair*, C-22/11, pkt 38; *Kotowicz*, 2016, s. 43). Jednakże orzecznictwo uznaje również, że przyjmując rozporządzenie nr 261/2004 prawodawca unijny zamierzał dokonać wyważenia interesów pasażerów lotniczych i przewoźników lotniczych (wyrok z 23 października 2012 r. *Nelson*, C-581/10 i C-629/10, pkt 39). Nie można więc w interpretacji rozporządzenia nr 261/2004 kierować się wyłącznie zapewnieniem wysokiej ochrony pasażerom. Tymczasem rozstrzygnięcia Trybunału zdają się całkowicie pomijać interes przewoźników lotniczych. Co prawda w swym wcześniejszym orzecznictwie Trybunał zdecydowanie odrzucił sugestię przewoźników lotniczych, że względ na nadmierne ich obciążenia finansowe powinien odgrywać decydującą rolę w interpretacji art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 (zob. wyroki z 23 października 2012 r., C-581/10 i C-629/10 i z 11 maja 2017 r., C-302/16), jednak wyroki te dotyczyły zdecydowanie mniejszych konsekwencji finansowych dla przewoźników lotniczych. Zaprzestanie działalności spowodowane strajkiem różni się bowiem znacznie od zwykłego przypadku odwołania lotu spowodowanego np. usterką techniczną. O ile w przypadku usterki jest to odwołanie jednego lotu, o tyle kilkudniowy strajk skutkuje w praktyce odwołaniem setek, a nawet tysięcy połączeń lotniczych. Zakres ewentualnego odszkodowania za odwołane loty różni się więc znacząco. O ile zgodzić się należy, że konsekwencje finansowe nie mogą stanowić głównego czynnika przy interpretacji rozporządzenia nr 261/2004, o tyle nie mogą one być całkowicie pominięte. Uważam, że wykładnia rozporządzenia nr 261/2004 powinna zapewniać ochronę pasażerom, nie wymagając przy tym od przewoźnika lotniczego ponoszenia niemożliwych do przyjęcia ciężarów finansowych, które mogą zagrozić istnieniu przedsiębiorstwa. Przyznanie prawa do odszkodowania pasażerom w przypadku odwołania lub dużego opóźnienia lotu, jeżeli zostały one spowodowane strajkiem personelu, stwarza ryzyko, że prawo do odszkodowania będzie wykorzystywane przez przedstawicielstwo pracownicze lub samych pracowników. Brak możliwości zwolnienia się przez przewoźnika lotniczego z odpowiedzialności wobec pasażerów stanowi dodatkową presję na kierownictwo przedsiębiorstwa i wyrażenia poważnej szkody gospodarczej temu przedsię-

biorstwu. Oczywiście każdy strajk przynosi straty, stanowiąc tym samym środek nacisku na pracodawcę, który w granicach możliwości finansowych przedsiębiorstwa będzie starał się uwzględnić żądania, aby nie dopuścić do rozpoczęcia strajku lub doprowadzić do jego szybkiego zakończenia. W przypadku przewoźnika lotniczego szkody wywołane strajkiem będą obejmować jednak nie tylko straty związane z nieosiągnięciem zysku, ale także wypłatę odszkodowań pasażerom za odwołane loty. Oznacza to znaczne obciążenie finansowe dla przewoźników lotniczych. Co prawda art. 13 rozporządzenia nr 261/2004 stanowi, że w przypadku gdy obsługujący przewoźnik lotniczy wypłaca odszkodowanie lub wypełnia inne zobowiązania nałożone na niego przez rozporządzenie, przepisy rozporządzenia nie mogą być interpretowane jako ograniczające prawo przewoźnika lotniczego do dochodzenia, zgodnie z właściwym prawem, odszkodowania od jakiegokolwiek innej osoby, w tym od osób trzecich. Wynika stąd, że obowiązek wypłaty rekompensaty na rzecz pasażera nie pozbawia przewoźnika dochodzenia następnie odszkodowania od rzeczywistego sprawcy szkody na podstawie regulacji prawnych właściwych każdemu państwu członkowskiemu. Wątpię jednak, by straty finansowe wynikające z ewentualnego obowiązku wypłacenia pasażerom odszkodowania w przypadku strajku mogło zrekomensować prawo przewoźnika lotniczego do dochodzenia odszkodowania od osób trzecich na podstawie tego przepisu. W przypadku strajku zorganizowanego zgodnie z przepisami krajowymi dochodzenie takiego odszkodowania najprawdopodobniej byłoby w ogóle niemożliwe.

Uważam, że stanowisko TSUE w dłuższej perspektywie nie będzie służyło zarówno pracownikom, jak i samym pasażerom. Po pierwsze, wydaje się mało prawdopodobne, aby uwzględnienie postulatów tylko pod presją zapłaty wysokich odszkodowań za odwołane loty trwale rozwiązywało spór pracowniczy. Po drugie, podjęte pod taką presją zobowiązania finansowe mogą przekraczać możliwości finansowe przewoźnika i skutkować podwyżkami cen biletów, a nawet prowadzić do upadłości przewoźnika lotniczego.

Biorąc pod uwagę wskazane wyżej uwagi krytyczne, warto się zastanowić, jakimi kryteriami należy się kierować przy ocenie, czy strajk stanowi nadzwyczajną okoliczność. Z całą pewnością nie powinien mieć znaczenia fakt, czy żądania strony pracowniczej były uzasadnione. Rozstrzygnięcie w oparciu o takie kryterium wymagałoby wiedzy na temat warunków pracy pracowników, a ponadto taka kwalifikacja zależałaby od punktu widzenia partnerów społecznych oraz kontekstu społeczno-gospodarczego w poszczególnych państwach członkowskich. Także ewentualna „zgodność z prawem” strajku nie powinna być uważana za kryterium dla ustalenia, czy stanowi on „nadzwyczajną okoliczność”. Zgadzam się ze stanowiskiem Trybunału wynikającym z uzasadnienia wyroku w sprawie *Krüsemann*, że uzależnienie kwalifikacji strajku jako „nadzwyczajnej okoliczności” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 w zależności od jego legalności skutkowałoby uzależnieniem prawa pasażerów do odszkodowania od przepisów właściwych każdemu

państwu członkowskiemu, co jest sprzeczne z określonymi w motywach 1 i 4 celami rozporządzenia nr 261/2004, polegającymi na zapewnieniu pasażerom wysokiego poziomu ochrony, a przewoźnikom lotniczym — działalności w ujednoczonych warunkach na terytorium Unii. Rozporządzenie nr 261/2003 jako akt Unii wymaga autonomicznej wykładni w celu zapewnienia jego jednolitego stosowania we wszystkich państwach członkowskich. W tym kontekście należy przypomnieć, że prawo do strajku zostało wyłączone z kompetencji prawodawczej Unii Europejskiej (art. 153 ust. 5 TFUE), a art. 28 Karty praw podstawowych UE stanowiąc o prawie do podejmowania działań zbiorowych, w tym strajku, nie zawiera żadnej deklaracji w przedmiocie warunków jakie powinien spełniać strajk zgodny z prawem, pozostawiając zadanie uregulowania tych aspektów systemowi krajowemu. Mając zatem na względzie, że warunki legalności strajku mogą znacznie różnić się między państwami członkowskimi oraz że przepisy rozporządzenia nr 261/2004 nie zawierają żadnego odesłania do prawa krajowego, aspekt „zgodności z prawem” strajku nie powinien stanowić kryterium wykładni pojęcia „nadzwyczajnych okoliczności”. Uważam, że „zgodność z prawem” i ewentualne ogłoszenie strajku z wyprzedzeniem (stanowiące warunek legalności akcji strajkowej w wielu państwach) może mieć co najwyżej znaczenie przy ocenie „racjonalnych środków”, które przewoźnik jest zobowiązany podjąć, aby uniknąć skutków zwykle związanych z wystąpieniem „nadzwyczajnej okoliczności”, a mianowicie odwołania lub dużego opóźnienia lotu (zob. Opinia rzecznika generalnego P. Pikamäe, 2021, pkt 108–121).

Nie można także moim zdaniem dostrzegać wyłączenie celu rozporządzenia nr 261/2004 zapominając o przykładowym katalogu „nadzwyczajnych okoliczności” w motywach tego rozporządzenia. Przyjęty przez TSUE prymat wykładni celowościowej, nakazującej uwzględniać bezpośredni cel rozporządzenia nr 261/2004, jakim jest zapewnienie należytej ochrony pasażerom, zdaje się całkowicie pomijać literalne brzmienie motywu 14 tego rozporządzenia. Mimo iż motywy aktu prawnego same w sobie nie mają mocy prawnej, powinny służyć jako środki pomocnicze przy wykładni, pozwalające wywnioskować wolę prawodawcy, a wzmianka o strajku powinna mieć szczególnie istotne znaczenie w interpretacji pojęcia „nadzwyczajnych okoliczności” (podobnie Opinia rzecznika generalnego P. Pikamäe, 2021, pkt 37, 59). Sąd też proponuje, aby wszystkie strajki kwalifikować jako „nadzwyczajne okoliczności”<sup>5</sup>. Takie podejście nie stawia pasażerów w żaden sposób w niekorzystnej sytuacji, ponieważ samo wystąpienie nadzwyczajnych okoliczności nie skutkuje automatycznie wyłączeniem odpowiedzialności przewoźnika lotniczego. Jak wynika z brzmienia przytoczonych na wstępie artykułu motywów oraz art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004, zwolnienie się przez przewoźnika lotniczego z obowiązku zapłaty odszkodowania możliwe jest w przypadku łącznego spełnienia się dwóch przesłanek: po pierwsze zaistnienia „nadzwyczajnej okoliczności”, a po drugie — gdy opóźnień i odwołań lotów nie można było uniknąć pomimo podjęcia przez danego przewoźnika wszelkich „racjonalnych środków”.

Podobne podejście było dotychczas prezentowane w orzecznictwie polskich sądów powszechnych. Sądy te uwzględniały treść motywów rozporządzenia nr 261/2004, w których strajk wymieniono w katalogu nadzwyczajnych okoliczności, i główny nacisk kładły na podjęcie przez przewoźnika lotniczego racjonalnych działań mających na celu zapobieżenie skutkom strajku. Innymi słowy, polskie sądy przyjmowały dotychczas, że każdy strajk stanowi „nadzwyczajną okoliczność”, a następnie biorąc pod uwagę kryteria wypracowane w orzecznictwie TSUE w sprawie „racjonalnych środków” badały, czy przewoźnik lotniczy podjął takie środki w celu zapobieżenia negatywnym skutkom strajku (zob np. wyrok SR w Warszawie z 4 lipca 2016 r., I C 4908/15; wyrok WSA w Warszawie z 17 sierpnia 2016 r., VII SA/Wa 1667/15; wyrok WSA z 22 września 2016 r., VII SA/Wa 1980/15; wyrok WSA w Warszawie z 30 stycznia 2017 r., VII SA/Wa 67/16).

Z orzecznictwa TSUE wynika, że przez podjęcie przez przewoźnika „racjonalnych środków” należy rozumieć dostosowanie do sytuacji środki, przy użyciu wszelkich zasobów ludzkich i materiałowych oraz środków finansowych jakimi dysponował, w celu uniknięcia odwołania lub znacznego opóźnienia danego lotu, przy czym nie można oczekiwać od niego poświęceń, których nie można wymagać mając na uwadze możliwości jego przedsiębiorstwa w danym momencie (zob. wyroki TSUE z 22 grudnia 2008 r., Wallentin-Hermann, C-549/07, pkt 39–41 oraz z 4 maja 2017 r., Pešková i Peška, C-315/15, pkt 28, 29 i przytoczone tam orzecznictwo). Trybunał przyjmuje zatem elastyczne i zindywidualizowane znaczenie pojęcia „racjonalnego środka”, pozostawiając sądowi krajowemu zadanie dokonania oceny, czy w okolicznościach danej sprawy należy uznać, że przewoźnik lotniczy przyjął środki dostosowane do sytuacji (zob. wyroki TSUE z 26 czerwca 2019 r., Moens, C-159/18, pkt 27; z 4 maja 2017 r., Pešková i Peška, C-315/15, pkt 30), wskazując jednocześnie, że należy brać pod uwagę jedynie środki, które mogą rzeczywiście do niego należeć, z wyłączeniem środków należących do kompetencji osób trzecich (wyroki TSUE z 26 czerwca 2019 r., Moens, C-159/18, pkt 27; z 4 maja 2017 r., Pešková i Peška, C-315/15, pkt 43).

Do osiągnięcia celu legislacyjnego rozporządzenia nr 261/2004, którym jest zapewnienie wysokiego poziomu ochrony pasażerów, nie wydaje mi się konieczne uznanie prawa pasażerów do odszkodowania w przypadku niemal wszystkich strajków pracowników przewoźnika lotniczego. Ochronę interesu pasażerów zapewnia już fakt, że pasażerowie, których lot uległ odwołaniu lub dużemu opóźnieniu w wyniku strajku pracowników, zachowują prawo do zwrotu kosztów lub zmiany planu podróży na podstawie art. 8 oraz do pomocy zgodnie z art. 9 rozporządzenia nr 261/2004. Pokazuje to, że istnieją proporcjonalne środki pozwalające chronić konsumentów przy uwzględnieniu interesów przewoźnika lotniczego. Przewoźnik lotniczy nie może jako jedyny ponosić odpowie-



działności za konsekwencje wynikające czasami nawet z nielegalnych i niezapowiedzianych działań zbiorowych pracowników.

## Podsumowanie

Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej przyjmuje, że wskazane w motywie 14 rozporządzenia nr 261/2004 strajki mające wpływ na działalność przewoźnika lotniczego jako przykład „nadzwyczajnych okoliczności” należy zasadniczo rozumieć jako strajki zewnętrzne względem działalności danego przewoźnika lotniczego, takie jak strajki kontrolerów lotniczych lub pracowników portu lotniczego. Natomiast strajk podjęty przez członków własnego personelu przedsiębiorstwa transportu lotniczego zasadniczo nie może być tak kwalifikowany. Zdaniem Trybunału, tego rodzaju strajk może stanowić „nadzwyczajną okoliczność”, gdy wynika z żądań, które mogą zaspokoić

jedynie władze publiczne i które w związku z tym nie pozwalają danemu przewoźnikowi lotniczemu na skuteczne panowanie nad nim. Przyjęta przez TSUE wykładnia rozporządzenia nr 261/2004 prowadzi moim zdaniem do naruszenia wolności prowadzenia działalności gospodarczej oraz prawa pracodawcy do rokowań (zagwarantowanych w art. 16 i 28 Karty praw podstawowych UE). Za właściwe uważam stanowisko prezentowane dotychczas przez polskie sądy powszechne. Biorąc pod uwagę literalne brzmienie motywów 14 rozporządzenia nr 261/2004, sądy te przyjmowały, że każdy strajk stanowi „nadzwyczajną okoliczność”, a zwolnienie z obowiązku zapłaty rekompensaty uzależniały od ziszczenia się drugiej obligatoryjnej przesłanki wyłączającej odpowiedzialność przewoźnika, tj. podjęcia przez niego „racjonalnych środków” mających na celu uniknięcie niekorzystnych konsekwencji „nadzwyczajnych okoliczności”, a mianowicie odwołania lub dużego opóźnienia danego lotu.

## Przypisy/Notes

<sup>1</sup> Artykuł 8 rozporządzenia nr 261/2004, zatytułowany „Prawo do zwrotu należności lub zmiany planu podróży”, stanowi:

1. W przypadku odwołania do niniejszego artykułu, pasażerowie mają prawo wyboru pomiędzy:

a) — zwrotem w terminie siedmiu dni, za pomocą środków przewidzianych w art. 7 ust. 3, pełnego kosztu biletu po cenie za jaką został kupiony, za część lub części nieodbytej podróży oraz za część lub części już odbyte, jeżeli lot nie służy już dłużej jakimkolwiek celowi związanemu z pierwotnym planem podróży pasażera, wraz z, gdy jest to odpowiednie,

– lotem powrotnym do pierwszego miejsca odlotu, w najwcześniejszym możliwym terminie;

b) zmianą planu podróży, na porównywalnych warunkach, do ich miejsca docelowego, w najwcześniejszym możliwym terminie; lub

c) zmianą planu podróży, na porównywalnych warunkach, do ich miejsca docelowego, w późniejszym terminie dogodnym dla pasażera, w zależności od dostępności wolnych miejsc.

[...]

3. Jeżeli w przypadku gdy miasto lub region jest obsługiwane przez kilka lotnisk, obsługujący przewoźnik lotniczy oferuje pasażerowi lot na inne lotnisko niż to, do którego została zrobiona rezerwacja, obsługujący przewoźnik lotniczy ponosi koszt transportu pasażera z tego innego lotniska na lotnisko, do którego została zrobiona rezerwacja lub na inne pobliskie miejsce uzgodnione z pasażerem”.

<sup>2</sup> Artykuł 9 rozporządzenia nr 261/2004, którego przedmiotem jest „prawo do opieki”, przewiduje:

1. W przypadku odwołania do niniejszego artykułu, pasażerowie otrzymują bezpłatnie:

a) posiłki oraz napoje w ilościach adekwatnych do czasu oczekiwania;

b) zakwaterowanie w hotelu w przypadku:

– gdy występuje konieczność pobytu przez jedną albo więcej nocy, lub

– gdy zachodzi konieczność pobytu dłuższego niż planowany przez pasażera;

c) transport pomiędzy lotniskiem a miejscem zakwaterowania (hotelem lub innym).

2. Ponadto, pasażerom bezpłatnie przysługują dwie rozmowy telefoniczne, dwa dalekopisy, dwie przesyłki faksowe lub e-mailowe.

3. Stosując niniejszy artykuł, obsługujący przewoźnik lotniczy powinien zwracać szczególną uwagę na potrzeby osób o ograniczonej możliwości poruszania się i wszelkich osób im towarzyszących, jak również na potrzeby dzieci podróżujących bez dorosłych opiekunów”.

<sup>3</sup> Artykuł 5 ust. 1 pkt c) stanowi: „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

iii) 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.

<sup>4</sup> Aprobując na temat wyroku wypowiedziała się A. Barańska (2020, s. 86–89).

<sup>5</sup> A. Konert (2010, s. 232) krytycznie odniosła się do zaliczenia strajków do nadzwyczajnych okoliczności. Zdaniem tej autorki zdarzają się one dosyć często i są w pewnym stopniu zależne od przewoźnika. Jej zdaniem strajku można uniknąć przy podjęciu racjonalnych środków (Konert, 2010, s. 232).

## Bibliografia/References

- Barańska, A. (2020). „Dziki strajk” jako „nadzwyczajna okoliczność” w rozumieniu rozporządzenia nr 261/2004. *Studenckie Prace Prawnicze, Administratywistyczne i Ekonomiczne*, (33).
- Konert, A. (2010). *Odpowiedzialność cywilna przewoźnika lotniczego*. Warszawa.
- Kotowicz, M. (2016). Strajk jako okoliczność wyłączająca odpowiedzialność przewoźnika lotniczego na gruncie rozporządzenia (WE) nr 261/2004. *Palestra*, (7–8).
- Opinia Rzecznika Generalnego E. Tancheva przedstawiona w dniu 12.04.2018 r. w sprawach połączonych C-195/17, od C-197/17 do C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, od C-278/17 do C-286/17 i od C-290/17 do C-292/17 (2018).
- Opinia Rzecznika Generalnego P. Pikamäe przedstawiona w dniu 16 marca 2021 r. w sprawie C-28/20 Airhelp Ltd przeciwko Scandinavian Airlines System SAS (2021).

**Dr hab. Małgorzata Kurzynoga, prof. UŁ**, profesor Uniwersytetu Łódzkiego, zatrudniona na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Łódzkiego w Katedrze Europejskiego, Międzynarodowego i Zbiorowego Prawa Pracy. Autorka około 50 publikacji dotyczących polskiego i europejskiego prawa pracy, w tym dwóch monografii pt. *Warunki legalności strajku* (wyd. Wolters Kluwer 2011) oraz *Odpowiedzialność prawna za strajk i inne formy pracowniczego protestu* (wyd. Wolters Kluwer 2018), za które przyznano autorce indywidualne Nagrody Rektora UŁ. Laureatka Stypendium Ministra dla Wybitnych Młodych Naukowców w latach 2015–2018. Prelegentka na krajowych i międzynarodowych konferencjach naukowych.

**Dr hab. Małgorzata Kurzynoga, prof. UŁ**, Professor at the University of Łódź, employed at the Faculty of Law and Administration of the University of Łódź in the Department of European, International and Collective Labor Law. Author of about 50 publications on Polish and European labor law, including two monographs entitled *The conditions of the legality of strike* (Wolters Kluwer, 2011) and *Legal liability for strike and other forms of workers' protest* (Wolters Kluwer, 2018), for which the author was awarded individual Awards of the Rector of the University of Łódź. Laureate of the Minister's Scholarship for Outstanding Young Scientists in 2015–2018. Speaker at national and international scientific conferences.

Labour and Social Security Journal

Praca i Zabezpieczenie Społeczne

www.pizs.pl www.pwe.com.pl

ZNAJDZIESZ NAS TU



www.pizs.pl

tel. 795 145 873

ul. Podwale 17

00-252 Warszawa

