

**Anna Barańska**

ORCID: 0000-0001-7312-3587

Uniwersytet Jagielloński

<https://doi.org/10.19195/1733-5779.33.6>

## **„Dziki strajk” jako „nadzwyczajna okoliczność” w rozumieniu rozporządzenia nr 261/2004**

**JEL Classification:** K33

**Słowa kluczowe:** „dziki strajk”, rozporządzenie (WE) nr 261/2004, odpowiedzialność odszkodowawcza, przewoźnik lotniczy

**Keywords:** passengers' rights, case C-195/17, wildcat strike, regulation (EC) no 261/2004

**Abstrakt:** Podejmowane przez Trybunał Sprawiedliwości działania wyraźnie świadczą, że prawa pasażerów w zakresie dochodzenia roszczeń odszkodowawczych powinny być bezwzględnie respektowane przez linie lotnicze. Jednym z wielu orzeczeń pokazujących tę tendencję jest wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 17 kwietnia 2018 roku o sygn. akt C-195/17, w którym została przesądzona odpowiedzialność przewoźnika lotniczego w razie wystąpienia tak zwanego dzikiego strajku jego personelu. Zdaniem Trybunału tylko taka wykładnia pozostaje w zgodzie z nadrzędnym celem rozporządzenia, którym jest zapewnienie odpowiedniej ochrony słabszej strony umowy przewozu, która jest pasażer.

### **“Wildcat strike” as an extraordinary circumstances in the meaning of the regulation (EC) No 261/2004**

**Abstract:** There is a clear message in the actions of the European Court of Justice that passengers' rights to claim damages should be respected by airlines. One of many rulings showing this tendency is the judgment of the Court of Justice of April 17, 2018, in case C-195/17, which makes the air carrier liable in the event of a so-called “wildcat strike” of his staff. According to the Court, only such an interpretation is in line with the overriding purpose of the regulation, which is to provide adequate protection for the weaker party to the contract of carriage, which is the passenger.

## Wstęp

Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 roku ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów<sup>1</sup> bardzo rygorystycznie określa zasady odpowiedzialności przewoźników lotniczych w razie odwołania lub znacznego opóźnienia lotu. Równocześnie ograniczenie lub wyłączenie tej odpowiedzialności możliwe jest jedynie przez powołanie się na nieostre pojęcie „nadzwyczajnych okoliczności”, którego legalnej definicji próżno szukać w rozporządzeniu.

Trudno zatem się dziwić, że interpretacji tego wyrażenia nadużywają obie strony sporów. Podczas gdy zdaniem pasażerów żadne zdarzenie nie spełnia kryteriów nadzwyczajności, to w opinii linii lotniczych w zasadzie każdy odwołany lub opóźniony lot jest skutkiem wystąpienia okoliczności od nich niezależnych. Nie zaskakuje więc, że w ostatnich latach pojęcie to wielokrotnie było przedmiotem analizy Trybunału Sprawiedliwości, który w ten sposób stara się zbudować dostosowaną do potrzeb obrotu definicję „nadzwyczajnych okoliczności”.

Jednym z takich orzeczeń jest komentowany wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 17 kwietnia 2018 roku w sprawie *Krüsemann i inni*, w którym została przesądzona odpowiedzialność przewoźnika lotniczego w razie wystąpienia „dzikiego strajku”. Orzeczenie to po raz kolejny znacząco zawęża możliwość powoływania się przez linie lotnicze na wystąpienie „nadzwyczajnych okoliczności”, skutkujących wyłączeniem ich odpowiedzialności odszkodowawczej z tytułu odwołanego lub znacznie opóźnionego lotu. Daje ono też istotną wskazówkę interpretacyjną odnośnie do rozumienia przesłanki strajków mających wpływ na działalność przewoźnika, o której mowa w motywie 14 preambuły tego rozporządzenia.

### 1. Odszkodowanie w razie odwołania lub opóźnienia lotu

Zgodnie z treścią art. 5 ust. 1 lit. c rozporządzenia nr 261/2004 w razie odwołania lotu pasażerowie mają między innymi prawo do odszkodowania od obsługującego lot przewoźnika, chyba że zostali prawidłowo poinformowani o jego odwołaniu lub zaproponowano im alternatywny plan podróży. Przy czym ciężar dowodu wywiązania się z tego obowiązku obciąża w całości przewoźnika<sup>2</sup>.

Należne w takiej sytuacji odszkodowanie ma zrekompensować pasażerom związane z odwołaniem lotu niedogodności, to jest niemożność zreorganizowania

<sup>1</sup> Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 roku 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, Dz.U.U.E.L z 2004 r. Nr 46, s. 1.

<sup>2</sup> Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 11 maja 2017 roku, sygn. akt C-302/16, EU:C:2017:359.

z wyprzedzeniem swojej podróży<sup>3</sup>. Ważne, by niedogodności te w ogóle wystąpiły. W przeciwnym razie budzi wątpliwość, czy prawo do żądania odszkodowania w ogóle powstaje<sup>4</sup>. Trybunał Sprawiedliwości przykładowo uznał, że jeżeli trasa lotu zostanie zmieniona w wyniku nieplanowanego pierwotnie międzyrządowania, które jednak nie skutkuje opóźnieniem lotu większym niż trzy godziny, to niedogodności pasażerów nie są ograniczone w takim stopniu, by lot uznać za odwołany<sup>5</sup>.

Prawo do odszkodowania może zostać ograniczone albo przez udzielenie z odpowiednim wyprzedzeniem pasażerom informacji o odwołaniu lotu, albo zaistnienie nadzwyczajnych okoliczności. Artykuł 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 stanowi, że przewoźnika lotniczego należy zwolnić z obowiązku wypłaty rekompensaty, jeżeli dowiedzie, że odwołanie lub opóźnienie wiązało się z zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć mimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków, ekonomicznie i technicznie możliwych do przedsięwzięcia w owym momencie. Przewoźnik musi zatem wykazać, że nawet używając wszystkich zasobów ludzkich i materiałowych oraz środków finansowych, jakimi dysponował, nie mógł, bez działań niemożliwych w aspekcie jego przedsiębiorstwa, uniknąć sytuacji skutkującej odwołaniem lub znacznym opóźnieniem lotu<sup>6</sup>. Po raz kolejny ciężar dowodu w tym względzie spoczywa w całości na przewoźniku, który chce się uchylić od odpowiedzialności.

Innymi słowy rozporządzenie zwalnia z odpowiedzialności odszkodowawczej, jeżeli zostanie wykazane istnienie związku przyczynowego między zaistniałą nadzwyczajną okolicznością a odwołaniem lotu oraz zostanie przedstawiony dowód podjęcia wszelkich racjonalnych środków w celu uniknięcia tej niedogodności. Na gruncie rozporządzenia odpowiedzialność przewoźnika nie jest zatem zależna od winy, gdyż obowiązek wypłaty odszkodowania rodzi się quasi-automatycznie wraz ze skutkiem w postaci odwołania lotu. Odpowiedzialność ta powstaje więc na zasadzie ryzyka<sup>7</sup>.

<sup>3</sup> Por. m.in. wyroki Trybunału Sprawiedliwości z dnia: 22 grudnia 2008 roku, sygn. akt C-549/07, EU:C:2008:771; 7 września 2017 roku, sygn. akt C-559/16, EU:C:2017:644.

<sup>4</sup> J. Malenovsky, *Regulation 261: Three major issues in the case law of the Court of Justice of the EU, EU law in the Member States — air passenger rights ten years on*, [w:] *Air Passenger Rights Ten Years On*, red. M. Bobek, J. Prassl, Oxford 2016, s. 37.

<sup>5</sup> Postanowienie Trybunału Sprawiedliwości z dnia 5 października 2016 roku, sygn. akt C-32/16, EU:C:2016:753.

<sup>6</sup> Wyroki Trybunału Sprawiedliwości z dnia: 12 maja 2011 roku, sygn. akt C-294/10, EU:C:2011:303; 4 maja 2017 roku, sygn. akt C-315/15, EU:C:2017:342.

<sup>7</sup> T. Kęska-Leszyński, *Rozporządzenie 261/2004 ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów. Komentarz*, Warszawa 2019, Legalis, komentarz do art. 5 rozporządzenia nr 261/2004; M. Kotowicz, *Strajk jako okoliczność wyłączająca odpowiedzialność przewoźnika lotniczego na gruncie rozporządzenia (WE) Nr 261/2004*, „Palestra” 2016, nr 7–8, s. 41 n.; J. Bal-

Przepisy rozporządzenia nr 261/2004 prawa do rekompensaty nie przyznają natomiast wprost pasażerom, których loty zostały opóźnione. Artykuł 6 nie zawiera bowiem odwołania do art. 7 dotyczącego prawa do odszkodowania. Jednak właściwie bezspornie przyjmuje się, że oparcie się w tym wypadku na wykładni językowej to za mało. W wyroku z dnia 19 listopada 2009 roku Trybunał Sprawiedliwości na mocy art. 7 rozporządzenia przyznał więc pasażerom opóźnionych lotów prawo do żądania zapłaty odszkodowania, jeśli ich dotarcie na miejsce docelowe opóźniło się o co najmniej trzy godziny od planowanej godziny przylotu<sup>8</sup>.

## 2. „Nadzwyczajne okoliczności” w orzecznictwie Trybunału Sprawiedliwości

Jeżeli przewoźnik nie poinformuje o odwołaniu lotu z odpowiednim wyprzedzeniem albo nie zaproponuje alternatywnego planu podróży, to jedyną możliwością odmowy zapłaty rekompensaty jest powołanie się na wystąpienie „nadzwyczajnych okoliczności” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004. Rozporządzenie nr 261/2004 nie definiuje jednak tego pojęcia, wymieniając tylko w preambule przykładowe zdarzenia, takie jak: destabilizacja polityczna, warunki meteorologiczne uniemożliwiające dany lot, zagrożenia bezpieczeństwa, nieoczekiwane wady mogące wpłynąć na bezpieczeństwo lotu czy też strajki mające wpływ na działalność przewoźnika.

Podjmując próbę uściślenia tego pojęcia, Trybunał Sprawiedliwości wskazał, że należy je odnosić do zdarzeń wykraczających ponad przeciętność. W kontekście transportu lotniczego oznacza to zdarzenia, które nie tkwią w istocie normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i nie mogą być przez niego skutecznie kontrolowane ze względu na ich charakter lub źródło<sup>9</sup>.

---

four, *The extraordinary circumstances defense in EC Regulation 261/2004 after Wallentin Hermann v. Alitalia*, „Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht” 2009, nr 2, s. 224 n.

<sup>8</sup> Por. m.in. wyroki Trybunału Sprawiedliwości z dnia: 19 listopada 2009 roku, sygn. akt C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716; 23 października 2012 roku, sygn. akt C-581/10 i C-629/10, EU:C:2012:657; 26 lutego 2013 roku, sygn. akt C-11/11, EU:C:2013:106; tak też między innymi D. Kuźniar-Kwiartek, *Opóźnienie lotu a prawo do odszkodowania 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 — przegląd wybranego orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości UE*, „Internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny” 2016, nr 2(5), s. 127 n.; T. Kęska-Leszyński, *op. cit.*, komentarz do art. 6 rozporządzenia nr 261/2004, Legalis.

<sup>9</sup> Por. m.in. wyroki Trybunału Sprawiedliwości z dnia: 22 grudnia 2008 roku, sygn. akt C-549/07; 31 stycznia 2013 roku, sygn. akt C-12/11, EU:C:2013:43.

Wyjątkowość tego wyłączenia powoduje, że należy je jednak wyklądać wąsko<sup>10</sup>, a wspomniane przesłanki powinny zostać zawsze spełnione kumulatywnie<sup>11</sup>.

Trybunał zdecydowanie odrzucił także sugestię przewoźników lotniczych, że względ na nadmierne ich obciążenia finansowe powinien odgrywać decydującą rolę w interpretacji art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004. Nadrzędny cel, jakim jest ochrona konsumentów, może bowiem uzasadniać nawet niebagatelnie negatywne konsekwencje gospodarcze dla niektórych podmiotów gospodarczych. Zauważył przy tym, że obowiązek wypłaty rekompensaty na rzecz pasażera nie pozbawia przewoźnika dochodzenia, następnie odszkodowania od rzeczywistego sprawcy szkody (art. 13 rozporządzenia nr 261/2004), którym niekoniecznie musi być dana linia lotnicza<sup>12</sup>.

Zważywszy na istotne znaczenie dla praktyki oraz nieostrą definicję, wykładnia pojęcia „nadzwyczajne okoliczności” była wielokrotnie przedmiotem analizy Trybunału Sprawiedliwości. Przykładowo w sprawie *Pešková i Peška* TK stwierdził, że zderzenie samolotu z ptakiem jest „nadzwyczajną okolicznością” w rozumieniu omawianego rozporządzenia<sup>13</sup>. Uszkodzenia spowodowane tym zdarzeniem nie są bowiem nierozzerwalnie związane z systemem funkcjonowania maszyny i przejawem normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego. Nie podlegają też jego skutecznej kontroli. W innym orzeczeniu uznał z kolei, że pojęcie to obejmuje zamknięcie przestrzeni powietrznej w związku z erupcją wulkanu<sup>14</sup>. Obowiązek zapłaty został też zanegowany w orzeczeniu z dnia 26 czerwca 2019 roku, w którym 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<sup>15</sup>. Trybunał zgodził się też, że jako „nadzwyczajną okoliczność” na-

<sup>10</sup> Por. m.in. wyroki Trybunału Sprawiedliwości z dnia: 10 marca 2005 roku, sygn. akt C-336/03, EU:C:2005:150; 22 grudnia 2008 roku, sygn. akt C-549/07; 4 października 2012 roku, sygn. akt C-22/11, EU:C:2012:604; 17 września 2015 roku, sygn. akt C-257/14, ECLI:EU:C:2015:618; tak też J. Luzak, [w:] *Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady 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. Komentarz*, red. K. Osajda, Warszawa 2019, komentarz do art. 5 rozporządzenia nr 261/2004, Warszawa 2019, Legalis.

<sup>11</sup> Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 17 kwietnia 2018 roku, sygn. akt C-195/17, EU:C:2018:258.

<sup>12</sup> Por. m.in. wyroki Trybunału Sprawiedliwości z dnia: 23 października 2012 roku, sygn. akt C-581/10 i C-629/10; 11 maja 2017 roku, sygn. akt C-302/16.

<sup>13</sup> Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 4 maja 2017 roku, sygn. akt C-315/15.

<sup>14</sup> Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 31 stycznia 2013 roku, sygn. akt C-12/11.

<sup>15</sup> Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 26 czerwca 2019 roku, sygn. akt C-159/18, EU:C:2019:535.

leży traktować ukrytą wadę produkcyjną zagrażającą bezpieczeństwu lotów oraz uszkodzenia powstałe w wyniku aktów terroryzmu lub sabotażu<sup>16</sup>.

„Nadzwyczajnych okoliczności” Trybunał nie dopatrywał się natomiast w sprawie, w której w samolot uderzył lotniskowy pojazd ze schodami. Skoro jego użycie odbywa się we współpracy z załogą samolotu, to nie można uznać tej okoliczności za niezwiązaną z normalnym wykonywaniem działalności przez danego przewoźnika lotniczego ani za pozostającą poza zakresem jego kontroli<sup>17</sup>.

W judykatach Trybunału Sprawiedliwości przyjęto nawet, że problem techniczny, który wystąpił niespodziewanie i nie jest następstwem nieprawidłowej obsługi technicznej, nie mieści się w pojęciu „nadzwyczajne okoliczności”<sup>18</sup>. Niespodziewana lub przedwczesna wadliwość pewnych elementów maszyny może więc być zdarzeniem nierozzerwalnie związanym z systemem funkcjonowania statku powietrznego. Mimo to w wyroku z dnia 4 kwietnia 2019 roku<sup>19</sup> TK przyjął, że „nadzwyczajną okolicznością” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 będzie uszkodzenie opony spowodowane zderzeniem z ciałem obcym na płycie lotniska, o ile była to jedyna przyczyna zaistniałej wadliwości. Zdaniem Trybunału tego typu wadliwość nie może być bowiem 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. Na kanwie tej sprawy wskazano też, że przyjęcie odmiennego stanowiska mogłoby negatywnie wpłynąć na poziom ochrony pasażerów. Strach przed odpowiedzialnością mógłby skłonić przewoźników do dbania bardziej o punktualność lotów niż bezpieczeństwo pasażerów<sup>20</sup>.

Trybunał wielokrotnie zauważał, że przewoźnik lotniczy już przy planowaniu lotu powinien uwzględnić możliwość wystąpienia opóźnienia związanego z ewentualnym zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności. W celu zminimalizowania ryzyka linie lotnicze powinny więc tak gospodarować swoimi zasobami oraz rezerwami czasu, by wystąpienie jakiegokolwiek nadzwyczajnej okoliczności nie prowadziło w nieunikniony sposób do znacznego opóźnienia lub odwołania lotu<sup>21</sup>.

<sup>16</sup> Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 22 grudnia 2008 roku, sygn. akt C-549/07.

<sup>17</sup> Postanowienie Trybunału Sprawiedliwości z dnia 14 listopada 2014 roku, sygn. akt C-394/14, EU:C:2014:2377.

<sup>18</sup> Wyroki Trybunału Sprawiedliwości z dnia: 22 grudnia 2008 roku, sygn. akt C-549/07; 19 listopada 2009 roku, sygn. akt C-402/07 i C-432/07; 17 września 2015 roku, sygn. akt C-257/14.

<sup>19</sup> Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 4 kwietnia 2019 roku, sygn. akt C-501/17, EU:C:2018:288.

<sup>20</sup> Opinia rzecznika generalnego E. Tancheva przedstawiona w dniu 22 listopada 2018 roku w sprawie C-501/17, EU:C:2018:945.

<sup>21</sup> Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 12 maja 2011 roku, sygn. akt C-294/10.



### 3. Wyrok Trybunału Sprawiedliwości w sprawie *Krusemann i inni*

Kolejnym krokiem ku zawężającej wykładni pojęcia „nadzwyczajnych okoliczności” jest wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 17 kwietnia 2018 roku w sprawie *Krusemann i inni*<sup>22</sup>, w którym wskazano, że „dziki strajk” personelu przewoźnika nie może zostać uznany za tego typu zdarzenie. Orzeczenie to jest też ciekawe dlatego, że Trybunał nie uwzględnił w nim opinii rzecznika generalnego, który co do zasady dopuścił możliwość potraktowania „dzikiego strajku” jako „nadzwyczajnej okoliczności”<sup>23</sup>.

W analizowanej sprawie pasażerowie dokonali rezerwacji lotów, które następnie zostały przez TUIfly odwołane lub odbyły się z opóźnieniem przekraczającym trzy godziny. Był to skutek masowej nieobecności z powodu zwolnień chorobowych pracowników linii, których kilka dni wcześniej poinformowano o planach restrukturyzacji przedsiębiorstwa. Linie lotnicze zostały więc zmuszone do całkowitej reorganizacji pierwotnego planu lotów i zawarcia czasowej umowy z innym przewoźnikiem. Choć po kilku dniach spółce udało się osiągnąć porozumienie ze swoimi pracownikami, to w tym czasie wiele z planowanych lotów było znacznie opóźnionych bądź w ogóle do nich nie doszło.

Zdarzenie to przewoźnik uznał następnie za spełniające kryteria „nadzwyczajnych” okoliczności i odmówił pasażerom wypłaty rekompensaty na podstawie art. 7 rozporządzenia nr 261/2004. Co do zaproponowanej przez przewoźnika kwalifikacji wątpliwości nabrał jednak niemiecki sąd, który zdecydował się zadać pytanie prejudycjalne, czy znacząca dla prawidłowego wykonania lotów nieobecność pracowników z powodu choroby może być „nadzwyczajną okolicznością” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia.

Udzielając odpowiedzi na postawione pytanie, Trybunał przypomniał w pierwszej kolejności, że nadrzędnym celem rozporządzenia nr 261/2004 jest zapewnienie pasażerom wysokiego poziomu ochrony. Z tego względu wszelkie wyjątki od tej zasady powinny być wykładane ściśle<sup>24</sup>. Zauważył też, że zaistnienie okoliczności wyszczególnionych w motywach rozporządzenia nie jest jeszcze automatycznie podstawą do zwolnienia przewoźnika z odpowiedzialności odszkodowawczej. Dopiero przesądzenie, że nie wpisuje się ono w normalne ramy działalności przewoźnika oraz pozostaje poza jego panowaniem, pozwala uznać dane zdarzenie za nadzwyczajne.

Przechodząc do *meritum*, Trybunał wskazał, że źródłem spontanicznej nieobecności dużej liczby pracowników („dzikiego strajku”) była w tym przypadku niespodziewana zapowiedź restrukturyzacji przedsiębiorstwa. Ta ostatnia

<sup>22</sup> Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 17 kwietnia 2018 roku, sygn. akt C-195/17.

<sup>23</sup> Por. opinia rzecznika generalnego E. Tancheva przedstawiona w dniu 12 kwietnia 2018 roku w sprawach połączonych o sygn. akt C-195/17 i in., EU:C:2018:243.

<sup>24</sup> Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia: 22 grudnia 2008 roku, sygn. akt C-549/07; 17 kwietnia 2018 roku, sygn. akt C-195/17.

czynność jest jednak bezsprzecznie przejawem normalnej działalności każdego przedsiębiorstwa. Prowadzenie działalności immanentnie wiąże się z koniecznością konfrontowania różnych stanowisk oraz rozwiązywania konfliktów między grupą zarządzającą a pracownikami. Ryzyko wynikające ze skutków takich zdarzeń jest więc wpisane w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego. Trudno też się zgodzić ze stanowiskiem, że spółka nie może efektywnie zapanować nad tego typu zdarzeniem, które przeważnie zostaje zapoczątkowane jej własnym działaniem<sup>25</sup>. Tak zresztą działo się w rozpatrywanej sprawie, w której nieobecność pracowników była odpowiedzią na ogłoszenie planów restrukturyzacji spółki.

W kontekście tych uwag stwierdzono więc, że spontaniczna nieobecność znacznej części załogi, mająca swe źródło w niespodziewanej zapowiedzi restrukturyzacji przedsiębiorstwa przez obsługującego przewoźnika lotniczego, była odpowiedzią na wezwanie wystosowane spontanicznie przez samych pracowników, którzy zadeklarowali niezdolność do pracy z powodu choroby, nie wchodzi w zakres pojęcia „nadzwyczajnych okoliczności” w rozumieniu tego przepisu.

#### 4. Stanowisko własne

Próbie oceny tego rozstrzygnięcia warto poprzedzić stwierdzeniem, że w orzecznictwie Trybunału Sprawiedliwości ugruntowane jest stanowisko, zgodnie z którym bezpośrednim celem rozporządzenia nr 261/2004 jest zapewnienie należytej ochrony pasażerom<sup>26</sup>. Następnie należy też podkreślić niebagatelne znaczenie wykładni celowościowej w prawie unijnym, nakazującej w większym stopniu uwzględniać cele poszczególnych rozwiązań prawnych aniżeli literalne brzmienie konkretnych przepisów<sup>27</sup>. W piśmiennictwie wskazuje się zresztą, że w tym przypadku prymat wykładni językowej byłby bezcelowy, gdyż wiele pojęć na gruncie prawa unijnego nie ma ustalonego znaczenia w taki sposób jak w porządkach krajowych<sup>28</sup>. Wreszcie, należy zauważyć, że wykładnia celowościowa pozwala Trybunałowi Sprawiedliwości nie tylko wypełniać dostrzeżone luki prawne, lecz także ograniczać zakres zastosowania danej regulacji<sup>29</sup>.

<sup>25</sup> Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 17 kwietnia 2018 roku, sygn. akt C-195/17.

<sup>26</sup> Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 10 stycznia 2006 roku, sygn. akt C-344/04, EU:C:2006:10; por. też opinia rzecznik generalnej E. Sharpston przedstawiona w dniu 2 lipca 2009 roku w sprawach połączonych C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:416.

<sup>27</sup> Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 7 grudnia 2006 roku, sygn. akt C-306/05, EU:C:2006:764.

<sup>28</sup> A. Kalisz, *Wykładnia i stosowanie prawa wspólnotowego*, Warszawa 2007, s. 155; A. Konert, *Odmowa przyjęcia na pokład statku powietrznego według przepisów rozporządzenia (WE) nr 261/2004*, „Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny” 2013, nr 4, s. 72.

<sup>29</sup> J.A. Gutierrez-Fons, K. Lenaerts, *To say what the law of EU is: Methods of interpretation and the European Court of Justice*, „Columbia Journal of European Law” 2014, nr 2, s. 36.



W kontekście tych uwag o wiele mniej zaczyna więc przekonywać koronny argument przewoźników lotniczych, że strajki mające wpływ na działalność przewoźnika zostały wprost wskazane w motywie preambuły jako okoliczność wyłączająca ich odpowiedzialność. Odwołuje się on bowiem wyłącznie do wykładni językowej, nie uwzględniając zupełnie nadrzędnego celu tej regulacji. Do tego nie opiera się on nawet na treści przepisu rozporządzenia, lecz wyłącznie jednego z motywów, które samodzielnie nie mają prawnie wiążącej mocy<sup>30</sup>. Choć w wielu przypadkach mogą być one rzeczywiście pomocne w doprecyzowaniu treści danego aktu, to w tym wypadku motywy 14 i 15 są akurat wyłącznie przykładowym wyliczeniem zdarzeń, które mogą (nie muszą) zostać uznane za „nadzwyczajne okoliczności”<sup>31</sup>. Nadrzędny zaś cel tej regulacji został określony w motywach 1 i 4 preambuły i to właśnie ich treść powinna być głównym punktem odniesienia przy interpretacji pozostałych przepisów.

Z tego względu za słuszne należy uznać wyrażone w komentowanym wyroku stanowisko Trybunału Sprawiedliwości, że spontaniczna nieobecność znacznej części własnych pracowników nie może być traktowana jako okoliczność wyłączająca odpowiedzialność przewoźnika. O ile bowiem ten ostatni nie ma żadnego wpływu na działalność innych podmiotów na rynku, takich jak kontrolerzy lotów czy też naziemna obsługa lotniska, to jest w stanie sprawować kontrolę nad swoim personelem. Trudno przy tym nie zauważyć, że strajki własnych pracowników są immanentnie związane z organizacją i funkcjonowaniem każdego przedsiębiorstwa. Podejmując zawnazas odpowiednie środki, przewoźnik może więc zminimalizować lub w ogóle wyeliminować negatywne konsekwencje dla pasażerów. Jak wielokrotnie zauważał Trybunał, przewoźnik zawsze powinien zarządzać swoimi zasobami w taki sposób, by móc sprostać nieoczekiwanym i kryzysowym sytuacjom. Organizacja pracy personelu jest przy tym głównym elementem wykonywania takiej działalności i pozostaje pod jego pełną kontrolą.

Warto też przytoczyć stanowisko M. Steca, którego zdaniem

za zdarzenie niemieszczące się w tej ekscypcji należy uznać strajk pracowników przewoźnika uniemożliwiający wykonanie przewozu. Jest to typowa przyczyna wewnętrzna i jej zakwalifikowanie jako przejawu siły wyższej prowadzi do przekreślenia istoty tej okoliczności egzoneracyjnej, a zarazem do potraktowania jej jako konstrukcji tak elastycznej, że wręcz czysto fasadowej, do której można zaliczyć tak naprawdę każde zdarzenie w subiektywny sposób przemożne wobec przewoźnika<sup>32</sup>.

Krytycznie o wskazaniu strajku jako „nadzwyczajnej okoliczności” w motywach rozporządzenia wypowiada się natomiast A. Konert:

<sup>30</sup> Por. m.in. wyroki Trybunału Sprawiedliwości z dnia: 24 listopada 2005 roku, sygn. akt C-136/04, EU:C:2005:716; 2 kwietnia 2009 roku, sygn. akt C-134/08; EU:C:2009:229.

<sup>31</sup> Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 22 grudnia 2008 roku, sygn. akt C-549/07.

<sup>32</sup> M. Stec, *Umowa przewozu w transporcie towarowym*, Kraków 2005, s. 282–283.

podczas gdy przesłanki destabilizacji politycznej czy też bezpieczeństwa lotu mogą być zrozumiałe, na szczególną krytykę zasługuje zaliczenie do nadzwyczajnych okoliczności strajków. Zdarzają się one bowiem dosyć często i są w pewnym stopniu zależne od przewoźnika. Strajku można uniknąć przy podjęciu racjonalnych środków. Po jego zakończeniu przewoźnik powinien wyegzekwować od swoich pracowników poniesione koszty<sup>33</sup>.

Aprobowując w pełni przytoczone poglądy, pozostaje tylko wyrazić nadzieję, że komentowany wyrok będzie cenną wskazówką interpretacyjną w przypadku rozpatrywania przez sądy krajowe innych spraw związanych z wystąpieniem wewnętrznych strajków u przewoźników lotniczych.

Odnosząc się jeszcze wprost do stanu faktycznego tej sprawy, warto zaznaczyć, że także zarządzanie zwolnieniami chorobowymi przez przedsiębiorstwo prowadzące działalność w zdrowej społeczności niewątpliwie wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności przewoźników lotniczych i podlega jego kontroli. Jako spełniającą kryterium „nadzwyczajnych okoliczności” można by natomiast potraktować masową nieobecność pracowników z powodu choroby spowodowaną wybuchem epidemii lub innym zdarzeniem z zakresu zdrowia publicznego, nie dotyczącym jedynie pracowników danego przewoźnika, lecz większej grupy ludzi. Wówczas nie powinno budzić większych wątpliwości, że skutki tego zdarzenia nie wpisują się w ramy normalnego wykonywania działalności przez przewoźnika lotniczego i nie podlegają jego efektywnej kontroli. Tytułem przykładu można chociażby wskazać niedawny wybuch pandemii koronawirusa COVID-19, co skutecznie sparaliżowało ruch lotniczy w Europie.

Na marginesie warto też przypomnieć, że Trybunał stoi na stanowisku, że „nadzwyczajne okoliczności” mogą dotyczyć wyłącznie „danego samolotu w danym dniu”, a zatem skutki tego zdarzenia nie mogą być „rozciągane” na inne loty, których opóźnienie było już tylko konsekwencją pierwotnej zmiany. Innymi słowy nadzwyczajne okoliczności muszą wystąpić wtedy, gdy doszło do odwołania lotu, i nie dotyczą one już nowych planów lotów, opracowanych w związku z wystąpieniem tych nadzwyczajnych okoliczności. Jeśli zatem przewoźnik odwoła określone loty z uwagi na zaplanowany strajk pracowników i następnie dokona reorganizacji całego planu połączeń, to odmowa przyjęcia na pokład pasażerów późniejszych lotów nie będzie mogła być uzasadniana wystąpieniem nadzwyczajnych zdarzeń. Opóźnienie kolejnych lotów to już wyłącznie samodzielna decyzja biznesowa danej linii<sup>34</sup>. Rozwiązanie to może co prawda budzić pewne zastrzeżenia, gdyż w niektórych przypadkach może powodować bardziej dotkliwe łamanie praw pasażerów. Skoro przewoźnik będzie miał już świadomość, że i tak danej grupie musi wypłacić odszkodowanie, to z ekonomicznego punktu widzenia najbardziej opłacalne będzie planowe realizowanie pozostałych lotów, a dopiero na końcu reorganizowanie tych już i tak odwołanych lub opóźnionych.

<sup>33</sup> A. Konert, *Odpowiedzialność cywilna przewoźnika lotniczego*, Warszawa 2010, s. 232.

<sup>34</sup> Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 4 października 2012 roku, sygn. akt C-22/11.

Podsumowując, trzeba wskazać, że w działaniach Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej można zaobserwować wyraźny komunikat, iż prawa pasażerów w zakresie dochodzenia roszczeń powinny być bezwzględnie respektowane przez linie lotnicze. Judykаты z ostatnich lat pokazują, że wszelkie próby utrudniania dochodzenia roszczeń oraz uniknięcia odpowiedzialności odszkodowawczej są kategorycznie eliminowane. Mówiąc wprost, Trybunał Sprawiedliwości nie kryje, że sądy powinny stawać po stronie pasażerów, dążąc do zapewnienia im wysokiego poziomu ochrony.

Jednym z orzeczeń „lansującym” ten trend jest wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 17 kwietnia 2018 roku o sygn. akt C-195/17, w którym została przesądzona odpowiedzialność przewoźnika lotniczego w razie wystąpienia „dzikiego strajku”. Zgodzić się jednak należy z Trybunałem, że przyjęcie odmiennego stanowiska prowadziłoby do istotnego pogorszenia sytuacji pasażerów, którzy zostaliby obarczeni skutkami wewnętrznych problemów w funkcjonowaniu przedsiębiorstwa przewoźnika lotniczego. Byłoby też ono sprzeczne z nadrzędnym celem tego rozporządzenia, którym jest ochrona słabszej strony umowy przewozu — pasażera i konsumenta.

## Bibliografia

### Literatura

- Balfour J., *The extraordinary circumstances defense in EC Regulation 261/2004 after Wallentin Hermann v. Alitalia*, „Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht” 2009, nr 2.
- Gutierrez-Fons J.A., Lenaerts K., *To say what the law of EU is: Methods of interpretation and the European Court of Justice*, „Columbia Journal of European Law” 2014, nr 2.
- Kalisz A., *Wykładnia i stosowanie prawa wspólnotowego*, Warszawa 2007.
- Kęska-Leszyński T., *Rozporządzenie 261/2004 ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów. Komentarz*, Warszawa 2019.
- Konert A., *Odpowiedzialność cywilna przewoźnika lotniczego*, Warszawa 2010.
- Konert A., *Odmowa przyjęcia na pokład statku powietrznego według przepisów rozporządzenia (WE) nr 261/2004*, „Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny” 2013, nr 4.
- Kotowicz M., *Strajk jako okoliczność wyłączająca odpowiedzialność przewoźnika lotniczego na gruncie rozporządzenia (WE) Nr 261/2004*, „Palestra” 2016, nr 7–8.
- Kuźniar-Kwiartek D., *Opóźnienie lotu a prawo do odszkodowania 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 — przegląd wybranego orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości UE*, „Internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny” 2016, nr 2(5).
- Luzak J., [w:] *Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady 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. Komentarz*, red. K. Osajda, Warszawa 2019.

Malenovsky J., *Regulation 261: Three major issues in the case law of the Court of Justice of the EU, EU Law in the Member States — air passenger rights ten years on*, [w:] *Air Passenger Rights Ten Years On*, red. M. Bobek, J. Prassl, Oxford 2016.

Opinia rzecznik generalnej E. Sharpston przedstawiona w dniu 2 lipca 2009 roku w sprawach połączonych C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:416.

Opinia rzecznika generalnego E. Tancheva przedstawiona w dniu 12 kwietnia 2018 roku 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, EU:C:2018:243.

Stec M., *Umowa przewozu w transporcie towarowym*, Kraków 2005.

## Akty prawne

Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 roku 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, Dz.U.U.E.L z 2004 r. Nr 46, s. 1.

## Orzecznictwo

Postanowienie Trybunału Sprawiedliwości z dnia 14 listopada 2014 roku, sygn. akt C-394/14, EU:C:2014:2377.

Postanowienie Trybunał Sprawiedliwości z dnia 5 października 2016 roku, sygn. akt C-32/16, EU:C:2016:753.

Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 10 marca 2005 roku, sygn. akt C-336/03, EU:C:2005:150.

Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 24 listopada 2005 roku, sygn. akt C-136/04, EU:C:2005:716.

Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 10 stycznia 2006 roku, sygn. akt C-344/04, EU:C:2006:10.

Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z 7 grudnia 2006 roku, sygn. akt C-306/05, EU:C:2006:764.

Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 22 grudnia 2008 roku, sygn. akt C-549/07, EU:C:2008:771.

Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 2 kwietnia 2009 roku, sygn. akt C-134/08; EU:C:2009:229.

Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 19 listopada 2009 roku, sygn. akt C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716.

Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 12 maja 2011 roku, sygn. akt C-294/10, EU:C:2011:303.

Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 4 października 2012 roku, sygn. akt C-22/11, EU:C:2012:604.

Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 23 października 2012 roku, sygn. akt C-581/10 i C-629/10, EU:C:2012:657.

Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 31 stycznia 2013 roku, sygn. akt C-12/11, EU:C:2013:43.

Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 26 lutego 2013 roku, sygn. akt C-11/11, EU:C:2013:106.

Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 17 września 2015 roku, sygn. akt C-257/14, ECLI:EU:C:2015:618.

Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 4 maja 2017 roku, sygn. akt C-315/15, EU:C:2017:342.

Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 11 maja 2017 roku, sygn. akt C-302/16, EU:C:2017:359.

Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 7 września 2017 roku, sygn. akt C-559/16, EU:C:2017:644.

Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 17 kwietnia 2018 roku, sygn. akt C-195/17, EU:C:2018:258.

Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 4 kwietnia 2019 roku, sygn. akt C-501/17, EU:C:2018:288.

Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 26 czerwca 2019 roku, sygn. akt C-159/18, EU:C:2019:535.