Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (wielka izba)

z dnia 23 marca 2021 r.*

Odesłanie prejudycjalne – Transport lotniczy – Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 – Artykuł 5 ust. 3 – Wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odwołania lub dużego opóźnienia lotów – Zwolnienie z obowiązku odszkodowania – Pojęcie „nadzwyczajnych okoliczności” – Strajk pilotów zorganizowany w ramach prawa – Okoliczności „wewnętrzne” i „zewnętrzne” wobec działalności obsługującego przewoźnika lotniczego – Artykuły 16, 17 i 28 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej – Brak naruszenia wolności prowadzenia działalności gospodarczej, prawa własności i prawa do rokowań przewoźnika lotniczego

W sprawie C-28/20

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Attunda tingsrätt (sąd pierwszej instancji w Attundzie, Szwecja) postanowieniem z dnia 16 stycznia 2020 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 21 stycznia 2020 r., w postępowaniu:

Airhelp Ltd

przeciwko

Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden,

TRYBUNAŁ (wielka izba),

w składzie: K. Lenaerts, prezes, R. Silva de Lapuerta, wiceprezes, J.-C. Bonichot, A. Arabadjiev, A. Prechal, L. Bay Larsen, A. Kumin i N. Wahl, prezesi izb, T. von Danwitz, C. Toader, M. Safjan, D. Šváby (sprawozdawca), I. Jarukaitis, N. Jääskinen i J. Passer, sędziowie,

rzecznik generalny: P. Pikamäe,

sekretarz: C. Strömholm, administratorka,

uwzględniając pisemny etap postępowania i po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 16 grudnia 2020 r.,

rozważywszy uwagi, które przedstawili:

– w imieniu Airhelp Ltd – M. Bexelius, E. Arbrandt oraz S. Nilsson, advokater,

– w imieniu Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden – F. Sjövall oraz J. Fermbäck, advokater,

* Język postępowania: szwedzki.

– w imieniu rządu duńskiego – J. Nymann-Lindegren, M. Jespersen oraz M.S. Wolff, w charakterze pełnomocników,

– w imieniu rządu niemieckiego – U. Kühne, M. Hellmann oraz J. Möller, w charakterze pełnomocników,

– w imieniu rządu hiszpańskiego – L. Aguilera Ruiz, w charakterze pełnomocnika,

– w imieniu rządu francuskiego – E. de Moustier oraz A. Ferrand, w charakterze pełnomocników,

– w imieniu Komisji Europejskiej – K. Simonsson, N. Yerrell oraz E. Ljung Rasmussen, w charakterze pełnomocników,

po zapoznaniu się z opinią rzecznika generalnego na posiedzeniu w dniu 16 marca 2021 r.,

wydaje następujący

Wyrok

1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy 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 (Dz.U. 2004, L 46, s. 1).

2 Wniosek ten został złożony w ramach sporu pomiędzy Airhelp Ltd a spółką Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden (zwaną dalej „SAS”) w przedmiocie odmowy przez tę ostatnią wypłaty odszkodowania z tytułu odwołania lotu na rzecz S., w którego prawa wstąpiła Airhelp.

Ramy prawne

Prawo Unii

3 Motywy 1, 14 i 15 rozporządzenia nr 261/2004 wskazują:

„(1) 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.

[…]

(14) Podobnie jak w konwencji [o ujednoliceniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, zawartej w Montrealu w dniu 28 maja 1999 r. i zatwierdzonej w imieniu Wspólnoty Europejskiej decyzją Rady 2001/539/WE z dnia 5 kwietnia 2001 r. (Dz.U. 2001, L 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 [obsługującego] przewoźnika.

(15) Za nadzwyczajne okoliczności powinno się uważać sytuację, gdy decyzja kierownictwa lotów w stosunku do danego samolotu spowodowała danego dnia powstanie dużego opóźnienia, przełożenie lotu na następny dzień albo odwołanie jednego lub więcej lotów tego samolotu pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków przez zainteresowanego przewoźnika, by uniknąć tych opóźnień lub odwołań lotów".

4 Artykuł 2 tego rozporządzenia zatytułowany „Definicje" stanowi:

„Dla celów niniejszego rozporządzenia:

[…]

b) »obsługujący przewoźnik« oznacza przewoźnika lotniczego wykonującego lub zamierzającego wykonać lot zgodnie z umową zawartą z pasażerem lub działającego w imieniu innej osoby, prawnej lub fizycznej, mającej umowę w tym pasażerem;

[…]

l) »odwołanie« oznacza nieodbycie się lotu, który był uprzednio planowany i na który zostało zarezerwowane przynajmniej jedno miejsce".

5 Artykuł 5 tego rozporządzenia, zatytułowany „Odwołanie" stanowi:

„1. W przypadku odwołania lotu, pasażerowie, których to odwołanie dotyczy:

[…]

c) 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.

[…]

3. Obsługujący przewoźnik lotniczy nie jest zobowiązany do wypłaty rekompensaty [odszkodowania] przewidzianej [przewidzianego] w art. 7, jeżeli może dowieść, że odwołanie jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków.

[…]".

6 Artykuł 7 omawianego rozporządzenia, zatytułowany „Prawo do odszkodowania", stanowi w ust. 1:

„W przypadku odwołania do niniejszego artykułu pasażerowie otrzymują odszkodowanie w wysokości:

a) 250 EUR dla wszystkich lotów o długości do 1500 kilometrów;

b) 400 EUR dla wszystkich lotów wewnątrzwspólnotowych 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).

[…]”.

Prawo szwedzkie

7 Paragraf 45 lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet [ustawy o udziale pracowników w podejmowaniu decyzji w trybie negocjacyjnym (1976:580)] stanowi między innymi:

„W przypadku gdy organizacja pracodawców, pracodawca lub organizacja pracowników zamierza podjąć działania zbiorowe lub rozszerzyć zakres stosowania dotychczasowych działań zbiorowych, powiadamia o tym na piśmie drugą stronę oraz Medlingsinstitutet [(krajowe biuro mediacji), Szwecja] z wyprzedzeniem co najmniej siedmiu dni roboczych. Za dzień roboczy uważa się każdy dzień z wyjątkiem sobót, niedziel, innych dni ustawowo wolnych od pracy, wigilii święta przesilenia letniego, Wigilii Bożego Narodzenia i Sylwestra. Termin ten należy obliczać od tej samej godziny, w której rozpoczynają się działania zbiorowe”.

Postępowanie główne i pytania prejudycjalne

8 S. zarezerwował miejsce na lot wewnętrzny łączący Malmö ze Sztokholmem (Szwecja). Lot ten, który miał być wykonany przez SAS w dniu 29 kwietnia 2019 r., został odwołany tego samego dnia ze względu na strajk pilotów w Danii, Szwecji i Norwegii (zwany dalej „spornym strajkiem”).

9 Z akt sprawy, którymi dysponuje Trybunał, wynika, że latem 2018 r. organizacje pracowników reprezentujących pilotów SAS w Danii, Szwecji i Norwegii (zwane dalej „związkami zawodowymi pilotów”) postanowiły rozwiązać układ zbiorowy zawarty z SAS, który powinien normalnie obejmować okres 2017–2020. Negocjacje zmierzające do zawarcia nowego układu zbiorowego rozpoczęły się w marcu 2019 r.

10 Zważywszy, że negocjacje te zakończyły się niepowodzeniem, a przynajmniej nie postępowały w wystarczającym stopniu, związki zawodowe pilotów wezwały swoich członków do strajku. Omawiany strajk rozpoczął się w dniu 26 kwietnia 2019 r. i trwał do dnia 2 maja 2019 r. Trwał on zatem siedem dni i doprowadził do odwołania przez SAS ponad 4000 lotów. W związku z tym wspomniany strajk dotyczył około 380 000 pasażerów, w tym S., który przeniósł na Airhelp swoje ewentualne roszczenia wobec SAS wynikające z prawa do odszkodowania z tytułu odwołania jego lotu.

11 W dniu 2 maja 2019 r. został zawarty nowy, trzyletni układ zbiorowy, który miał zatem zastosowanie do roku 2022.

12 Airhelp wniósł do sądu odsyłającego, Attunda tingsrätt (sądu pierwszej instancji w Attundzie, Szwecja) o nakazanie SAS zapłaty na jego rzecz odszkodowania w wysokości 250 EUR przewidzianego w art. 5 ust. 1 lit. c) rozporządzenia nr 261/2004 w związku z art. 7 ust. 1 lit. a) tego rozporządzenia wraz z odsetkami za zwłokę liczonymi od dnia 10 września 2019 r. do dnia zapłaty.

13 SAS uważa, że nie był zobowiązany do wypłaty żądanego odszkodowania, ponieważ omawiany strajk stanowił nadzwyczajną okoliczność, której nie można było uniknąć, nawet gdyby podjęto wszelkie racjonalne środki, zważywszy na nadmierny charakter żądań związków zawodowych pilotów w zakresie podwyższenia wynagrodzeń.

14 Utrzymuje ona, że rozpatrywany strajk stanowi „nadzwyczajną okoliczność” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004, ponieważ nie wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i nie pozwala na skuteczne nad nim panowanie. Decyzja o przeprowadzeniu strajku jednocześnie przez cztery związki zawodowe nie wpisuje się bowiem w ramy normalnej działalności SAS, która polega na świadczeniu usług transportu lotniczego. Ponadto strajki są bardzo rzadkie na szwedzkim rynku pracy i omawiany strajk, który co do zasady dotyczył wszystkich pilotów SAS, był jednym z największych strajków, które odnotowano w sektorze transportu lotniczego. SAS nie mógł więc zreorganizować swojej działalności, aby być w stanie zapewnić przewidziane loty. Ponadto, ponieważ omawiany strajk był zgodny z prawem, SAS nie mógł nakazać pracownikom podjęcia pracy.

15 Zdaniem SAS odpowiedzi udzielonej przez Trybunał w wyroku z dnia 17 kwietnia 2018 r., Krüsemann i in. (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, zwanym dalej „wyrokiem Krüsemann”, EU:C:2018:258), wedle której „dziki strajk” wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności obsługującego przewoźnika lotniczego, nie można przenieść na grunt sprawy w postępowaniu głównym. Rozpatrywany strajk nie był bowiem uzasadniony działaniem podjętym przez SAS, podobnie jak nie stanowił on spontanicznej odpowiedzi personelu SAS na zwykły środek zarządzania podjęty przez SAS.

16 Wreszcie, jako że zgodnie z prawem szwedzkim zapowiedzenie strajku może zostać złożone tylko tydzień przed jego rozpoczęciem, SAS nie mógł w każdym razie uniknąć obowiązku wypłaty odszkodowania przewidzianego w art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (i) w związku z art. 7 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 261/2004.

17 Ze swej strony Airhelp kwestionuje fakt, że omawiany strajk stanowi „nadzwyczajną okoliczność” w rozumieniu art. 5 ust. 3 tego rozporządzenia. Zawieranie układów zbiorowych wpisuje się bowiem w ramy normalnego wykonywania działalności przewoźnika lotniczego i w tym kontekście może dochodzić do konfliktów społecznych. Ponadto w toku rokowań zmierzających do zawarcia tego rodzaju układu strony mogą podejmować działania zbiorowe, na przykład strajki lub lokauty. W każdym razie, biorąc pod uwagę rozwój wynagrodzeń pilotów SAS w latach poprzednich, ów spór z pracownikami był przewidywalny dla wspomnianej spółki.

18 W związku sąd odsyłający zastanawia się, czy pojęcie „nadzwyczajnych okoliczności” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 obejmuje strajk, który został ogłoszony przez organizacje pracowników po wcześniejszym zapowiedzeniu i został rozpoczęty zgodnie z prawem.

19 W tych okolicznościach Attunda tingsrätt (sąd pierwszej instancji w Attundzie, Szwecja) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:

„1) Czy strajk pilotów linii lotniczych, którzy są zatrudnieni przez przewoźnika lotniczego i którzy są niezbędni do wykonania lotu, stanowi »nadzwyczajne okoliczności« w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 w sytuacji, w której strajk nie zostaje podjęty w związku ze środkiem przyjętym lub ogłoszonym przez przewoźnika lotniczego, lecz zostaje zapowiedziany i zgodnie z prawem przeprowadzony przez organizacje pracowników jako działanie zbiorowe mające na celu skłonienie przewoźnika lotniczego do podwyższenia wynagrodzeń, zapewnienia świadczeń lub poprawy warunków zatrudnienia z myślą o spełnieniu żądań takich organizacji?

2) Czy – a jeśli tak, to jakie – znaczenie ma słuszny charakter żądań organizacji pracowników, zwłaszcza zaś okoliczność, że żądana podwyżka wynagrodzenia jest znacznie wyższa niż podwyżki wynagrodzeń mające ogólne zastosowanie na analizowanych krajowych rynkach pracy?

3) Czy – a jeśli tak, to jakie – znaczenie ma okoliczność, że przewoźnik lotniczy, w celu uniknięcia strajku, akceptuje propozycję ugody przedstawioną przez krajowy organ odpowiedzialny za prowadzenie mediacji w sporach pracowniczych, a takiej propozycji nie akceptują organizacje pracowników?”.

W przedmiocie pytań prejudycjalnych

20 Poprzez trzy pytania, które należy rozpatrzyć łącznie, sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia, czy art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że 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 tego przepisu.

21 Na wstępie należy przypomnieć, że w przypadku odwołania lotu art. 5 rozporządzenia nr 261/2004 przewiduje, że pasażerowie, których to dotyczy, mają prawo do odszkodowania od obsługującego przewoźnika lotniczego, zgodnie z art. 7 ust. 1 tego rozporządzenia, chyba że zostali uprzednio poinformowani o odwołaniu z zachowaniem terminów przewidzianych w art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (i)–(iii).

22 Artykuł 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 interpretowany świetle motywów 14 i 15 tego rozporządzenia zwalnia jednak obsługującego przewoźnika lotniczego z tego obowiązku wypłaty odszkodowania, jeżeli może on dowieść, że odwołanie jest spowodowane zaistnieniem „nadzwyczajnych okoliczności”, których nie można było uniknąć, nawet gdyby podjęto wszelkie racjonalne środki. Ponadto w razie zaistnienia takich okoliczności na obsługującym przewoźniku lotniczym spoczywa również obowiązek wykazania, że podjął środki dostosowane do sytuacji poprzez wykorzystanie wszelkich środków personalnych lub materiałowych oraz środków finansowych, którymi dysponował, aby uniknąć, by sytuacja ta doprowadziła do odwołania danego lotu. Nie można jednak oczekiwać od niego poświęceń, których nie można od niego wymagać, mając na uwadze możliwości jego przedsiębiorstwa w danym momencie (zob. podobnie wyrok z dnia 11 czerwca 2020 r., Transportes Aéros Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, pkt 36 i przytoczone tam orzecznictwo).

23 Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału pojęcie „nadzwyczajnych okoliczności” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 obejmuje zdarzenia, które ze względu na swój charakter lub źródło nie wpisują się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i nie pozwalają na panowanie nad nimi, przy czym te dwie przesłanki są kumulatywne i ich poszanowanie wymaga przeprowadzenia oceny każdego przypadku z osobna (zob. podobnie wyroki: z dnia 22 grudnia 2008 r., Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, pkt 23; z dnia 17 września 2015 r., van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, pkt 36; z dnia 17 kwietnia 2018 r., Krüsemann, pkt 32, 34; a także z dnia 11 czerwca 2020 r., Transportes Aéros Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, pkt 37).

24 Ponadto, mając na uwadze z jednej strony cel tego rozporządzenia wskazany w jego motywie 1, którym jest zapewnienie wysokiego poziomu ochrony pasażerów, oraz z drugiej strony fakt, że art. 5 ust. 3 tego rozporządzenia stanowi odstępstwo od zasady prawa pasażerów do odszkodowania w przypadku odwołania lotu, pojęcie „nadzwyczajnych okoliczności” w rozumieniu tego przepisu należy poddawać ścisłej wykładni (wyrok z dnia 17 kwietnia 2018 r., Krüsemann, pkt 36 i przytoczone tam orzecznictwo).

25 W tym właśnie kontekście należy ocenić, 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 w świetle wykładni Trybunału dokonanej w orzecznictwie przypomnianym w pkt 23 niniejszego wyroku.

26 W pierwszej kolejności należy ustalić, czy strajk mający cechy wymienione w poprzednim punkcie może, ze względu na swój charakter lub źródło, stanowić zdarzenie, które nie wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego.

27 W tym względzie należy zauważyć, że prawo do prowadzenia działania zbiorowego, w tym strajku, stanowi prawo podstawowe przewidziane w art. 28 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej (zwanej dalej „kartą"), przy czym prawo to jest chronione zgodnie z prawem Unii oraz ustawodawstwami i praktykami krajowymi (zob. podobnie wyrok z dnia 11 grudnia 2007 r., International Transport Workers' Federation i Finnish Seamen's Union, C-438/05, EU:C:2007:772, pkt 44).

28 Mimo że strajk stanowi okres konfliktu w stosunkach między pracownikami a pracodawcą, którego działalność ma na celu sparaliżować, pozostaje on jednym z możliwych wyrazów rokowań 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 mającego zastosowanie w odniesieniu do wprowadzenia w życie tego prawa podstawowego.

29 Wykładnia ta powinna przeważać również wtedy, gdy pracodawcą jest, jak w niniejszej sprawie, obsługujący przewoźnik lotniczy. Trybunał orzekł bowiem w pkt 40–42 wyroku z dnia 17 kwietnia 2018 r., Krüsemann, że przewoźnicy lotniczy mogą być stale konfrontowani w ramach prowadzonej przez nich działalności z różnicami stanowisk, a nawet konfliktami z członkami personelu lub z jego częścią. Podobnie jak środki restrukturyzacji i reorganizacji rozpatrywane w sprawie, w której wydany został ten wyrok, i mogące z nich wynikać konflikty społeczne, środki dotyczące warunków pracy i wynagrodzenia personelu obsługującego przewoźnika lotniczego wchodzą w zakres normalnego zarządzania działalnością owego przewoźnika.

30 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 wydarzenie wpisujące się w ramy normalnego wykonywania działalności tego przedsiębiorstwa, w szczególności gdy taki strajk jest zorganizowany w ramach prawa.

31 W drugiej kolejności należy ocenić, czy strajk mający cechy wymienione w pkt 25 niniejszego wyroku należy uznać za zdarzenie niepozwalające na skuteczne panowanie nad nim przez obsługującego przewoźnika lotniczego.

32 W tym względzie należy zauważyć, po pierwsze, że ze względu na to, iż strajk stanowi dla pracowników prawo zagwarantowane w art. 28 karty, fakt, że powołują się oni na to prawo i w konsekwencji podejmują działania w tym zakresie, należy uznać za część systemu przewidywalnego dla każdego pracodawcy, w szczególności gdy taki strajk został wcześniej zapowiedziany.

33 Trybunał uznał już zresztą, że strajk zapowiedziany wcześniej zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami krajowymi, co do którego ogłoszono, iż może on objąć sektory mające wpływ na działalność przedsiębiorstwa początkowo nieobjętego tym strajkiem, nie stanowi zdarzenia nadzwyczajnego i nieprzewidywalnego (wyrok z dnia 7 maja 1991 r., Organisationen Danske Slagterier, C-338/89, EU:C:1991:192, pkt 18).

34 Jeśli chodzi o sprawę w postępowaniu głównym, przewidywalny charakter omawianego strajku wydaje się potwierdzony, ponieważ z postanowienia odsyłającego wynika, że w lecie 2018 r. związki zawodowe pilotów rozwiązały układ zbiorowy, który miał obejmować okres 2017–2020, w związku z czym SAS nie mógł nie brać pod uwagę, że piloci zamierzali podnieść żądania. Ponadto z akt sprawy przedłożonych Trybunałowi nie wynika, by strajk rozpatrywany w postępowaniu głównym rozpoczął się bez dochowania przewidzianego prawem obowiązku zapowiedzenia.

35 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 zdarzeniami.

36 Jak bowiem wynika z pkt 24 niniejszego wyroku, jako że pojęcie „nadzwyczajne okoliczności” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować ściśle, trzeba uznać, że wybór terminu „nadzwyczajne” świadczy o woli prawodawcy Unii objęcia pojęciem „nadzwyczajnych okoliczności” jedynie okoliczności, nad którymi obsługujący przewoźnik lotniczy nie panuje w żaden sposób. Tymczasem, podobnie jak każdy pracodawca, obsługujący przewoźnik lotniczy 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.

37 W związku z tym, aby zapewnić skuteczność (effet utile) obowiązku wypłaty odszkodowania ustanowionego w art. 7 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004, strajku personelu obsługującego przewoźnika lotniczego nie można uznać za „nadzwyczajne okoliczności” w rozumieniu art. 5 ust. 3 tego rozporządzenia, jeżeli strajk ten związany jest z żądaniami dotyczącymi stosunków pracy między owym przewoźnikiem a jego personelem, które mogą być przedmiotem wewnętrznego dialogu w przedsiębiorstwie. Ma to właśnie miejsce w przypadku rokowań płacowych.

38 Stwierdzenia tego nie może zresztą podważyć 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.

39 Po trzecie, z orzecznictwa Trybunału dotyczącego pojęcia „nadzwyczajnych okoliczności” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 wynika, że zdarzenia, których pochodzenie ma charakter „wewnętrzny”, należy odróżnić od zdarzeń, których pochodzenie ma charakter „zewnętrzny” wobec obsługującego przewoźnika lotniczego.

40 Pojęcie to obejmuje zatem, w związku z wystąpieniem takich zdarzeń „zewnętrznych”, zderzenie samolotu z ptakiem (zob. podobnie wyrok z dnia 4 maja 2017 r., Pešková i Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, pkt 26), uszkodzenie opony statku powietrznego przez ciało obce, takie jak ruchomy element, znajdujące się na pasie startowym lotniska (zob. podobnie wyrok z dnia 4 kwietnia 2019 r., Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, pkt 34), obecność paliwa na pasie startowym lotniska powodująca jego zamknięcie (zob. podobnie wyrok z dnia 26 czerwca 2019 r., Moens, C-159/18, EU:C:2019:535, pkt 29), zderzenie między sterem wysokości samolotu znajdującego się w pozycji postojowej a wingletem samolotu innego przewoźnika lotniczego spowodowane przemieszczeniem tego drugiego samolotu (zob. podobnie postanowienie z dnia 14 stycznia 2021 r., Airhelp, C-264/20, niepublikowane, EU:C:2021:26, pkt 26), ale również ukrytą wadę produkcyjną, względnie akty sabotażu lub terroryzmu (zob. podobnie wyroki: z dnia 22 grudnia 2008 r., Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, pkt 26; z dnia 17 września 2015 r., van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, pkt 38).

41 Wspólną cechą wszystkich tych zdarzeń 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 lotniczego.

42 W tym kontekście, wskazując w motywie 14 rozporządzenia nr 261/2004, że nadzwyczajne okoliczności mogą zaistnieć w szczególności w przypadku strajków mających wpływ na działalność obsługującego przewoźnika lotniczego, prawodawca Unii zamierzał odnieść się do strajków zewnętrznych względem działalności danego przewoźnika lotniczego. Z powyższego wynika, że w szczególności mogą stanowić „nadzwyczajne okoliczności" w rozumieniu art. 5 ust. 3 tego rozporządzenia strajki podejmowane przez kontrolerów lotniczych lub pracowników portu lotniczego (zob. podobnie wyrok z dnia 4 października 2012 r., Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604).

43 Ponieważ tego rodzaju strajki nie wchodzą ponadto w zakres działalności tego przewoźnika i tym samym nie pozwalają mu na skuteczne panowanie nad nimi, stanowią one „nadzwyczajne okoliczności" w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004.

44 Natomiast strajk zainicjowany, a następnie podjęty przez członków własnego personelu danego przedsiębiorstwa transportu lotniczego stanowi zdarzenie „wewnętrzne" tego przedsiębiorstwa, włącznie ze strajkiem wszczętym przez związki zawodowe, o ile działają one w interesie jego pracowników.

45 Niemniej jednak, gdy tego rodzaju strajk wynika z żądań, które mogą zaspokoić jedynie władze publiczne, i które w związku z tym nie pozwalają danemu przewoźnikowi lotniczemu na skuteczne panowanie nad nimi, może on stanowić „nadzwyczajne okoliczności" w rozumieniu orzecznictwa przypomnianego w pkt 23 niniejszego wyroku.

46 Po czwarte, uznanie, że strajk zorganizowany w ramach prawa i taki, jak opisany w pkt 25 niniejszego wyroku nie wchodzi w zakres pojęcia „nadzwyczajnych okoliczności" w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004, nie może mieć wpływu na prawa podstawowe danego przewoźnika lotniczego.

47 Nie można bowiem uznać, że strajk i ryzyko powstania obowiązku wypłaty odszkodowania przewidzianego w art. 5 ust. 1 i art. 7 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004 na rzecz pasażerów, którym odwołano lot, naruszają istotę prawa do rokowań pracodawcy, o którym mowa w art. 28 karty.

48 W tym względzie wystarczy stwierdzić, iż okoliczność, że w związku ze strajkiem członków własnego personelu zorganizowanym w ramach prawa przewoźnik lotniczy staje w obliczu ryzyka obowiązku wypłaty tego rodzaju odszkodowania, nie zmusza go do przyjęcia, bez dyskusji, wszystkich żądań strajkujących. Przewoźnik lotniczy jest bowiem w dalszym ciągu w stanie realizować interesy przedsiębiorstwa w taki sposób, by osiągnąć kompromis satysfakcjonujący wszystkich partnerów społecznych. W związku z tym nie można uznać, że przewoźnik lotniczy zostaje pozbawiony swej chronionej prawem Unii swobody rokowań oraz że przyjmuje na siebie z góry rolę strony przegranej w kontekście sporu z pracownikami.

49 W odniesieniu do podnoszonego przez SAS naruszenia zarówno jego wolności prowadzenia działalności gospodarczej, jak i prawa własności, które są zagwarantowane odpowiednio w art. 16 i 17 karty, należy przypomnieć, że wolność prowadzenia działalności gospodarczej i prawo własności nie stanowią prerogatyw o charakterze bezwzględnym i że w kontekście takim jak rozpatrywany w postępowaniu głównym należy je pogodzić z art. 38 karty, który – podobnie jak art. 169 TFUE – ma na celu zapewnienie w politykach Unii wysokiego poziomu ochrony konsumentów, w tym również pasażerów lotniczych (zob. podobnie wyrok z dnia 31 stycznia 2013 r., McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, pkt 60, 62, 63).

50 Otóż znaczenie, jakie ma cel ochrony konsumentów, w tym również pasażerów linii lotniczych, może uzasadniać negatywne skutki gospodarcze, nawet poważne, dla określonych podmiotów gospodarczych (wyrok z dnia 31 stycznia 2013 r., C-12/11, EU:C:2013:43, pkt 48 i przytoczone tam orzecznictwo).

51 W świetle powyższych rozważań należy stwierdzić, że brak zakwalifikowania strajku zorganizowanego w ramach prawa i odznaczającego się cechami wskazanymi w pkt 25 niniejszego wyroku jako „nadzwyczajnych okoliczności" w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 nie narusza praw podstawowych obsługującego przewoźnika lotniczego zagwarantowanych w art. 16, 17 i 28 karty.

52 W tych okolicznościach na przedstawione pytania należy odpowiedzieć, iż art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że 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 zapowiedzenia, mający na celu dochodzenie żądań pracowników tego przewoźnika, podjęty przez kategorię pracowników, których obecność jest niezbędna do wykonania lotu, nie jest objęty zakresem pojęcia „nadzwyczajnych okoliczności" w rozumieniu tego przepisu.

W przedmiocie kosztów

53 Dla stron w postępowaniu głównym niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed sądem odsyłającym, do niego zatem należy rozstrzygnięcie o kosztach. Koszty poniesione w związku z przedstawieniem uwag Trybunałowi, inne niż koszty stron w postępowaniu głównym, nie podlegają zwrotowi.

Z powyższych względów Trybunał (wielka izba) orzeka, co następuje:

Artykuł 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 należy interpretować w ten sposób, że 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 zapowiedzenia, mający na celu dochodzenie żądań pracowników tego przewoźnika, podjęty przez kategorię pracowników, których obecność jest niezbędna do wykonania lotu, nie jest objęty zakresem pojęcia „nadzwyczajnych okoliczności" w rozumieniu tego przepisu.

Podpisy