Zbiór Orzeczeń

OPINIA RZECZNIKA GENERALNEGO
EVGENIEGO TANCHEVA
przedstawiona w dniu 12 kwietnia 2018 r.[1]

Sprawy połączone C-195/17, od C-197/17do 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

Helga Krüsemann
Gabriele Heidenreich
Doris Manneck
Rita Juretschke (C-195/17)
Thomas Neufeldt
Julia i Gabriel Neufeldtowie, oboje reprezentowani przez swoich rodziców Sandrę i Thomasa Neufeldtów (C-197/17)
Ivan Wallmann (C-198/17)
Rita Hoffmeyer
Rudolf Meyer (C-199/17)
Susanne de Winder (C-200/17)
Holger i Nicole Schlosser (C-201/17)
Peter Rebbe
Hans-Peter Rebbe
Harmine Rebbe (C-202/17)
Eberhard Schmeer (C-203/17)
Brigitte Wittmann (C-226/17)
Reinhard Wittmann (C-228/17)
Regina Lorenz
Prisca Sprecher (C-254/17)
Margarethe Yüce
Ali Yüce
Emin Yüce
Emre Yüce (C-274/17)
Friedemann Schoen
Brigitta Schoen (C-275/17)
Susanne Meyer
Sophie Meyer
Jan Meyer (C-278/17)
Thomas Kiehl (C-279/17)
Ralph Eßer (C-280/17)
Thomas Schmidt (C-281/17)
Werner Ansorge (C-282/17)
Herbert Blesgen (C-283/17)
Simone Künnecke
Thomas Küther
Antonia Künnecke
Moritz Künnecke (C-284/17)
Marta Gentile

1 Język oryginału: angielski.

Marcel Gentile (C-285/17)
Gabriele Ossenbeck (C-286/17)
Angelina Fell
Florian Fell
Vincent Fell (C-290/17)
Helga Jordan-Grompe
Sven Grompe
Yves-Felix Grompe
Justin Joel Grompe (C-291/17)
przeciwko
TUIfly GmbH

[dwadzieścia cztery wnioski o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożone przez Amtsgericht Hannover (sąd rejonowy w Hanowerze, Niemcy)]

oraz

EUflight.de GmbH (C-292/17)
przeciwko
TUIfly GmbH

[wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Amtsgericht Düsseldorf (sąd rejonowy w Düsseldorfie, Niemcy)]

Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym – Transport lotniczy – Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 – Artykuł 5 ust. 3 – Odszkodowanie dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów – Pojęcie „nadzwyczajnych okoliczności" – Masowa nieobecność personelu pokładowego ze względu na tak zwany „dziki strajk" pod pretekstem zwolnienia chorobowego – Związek przyczynowy – Możliwość uniknięcia

I. Wprowadzenie

1. Czy tak zwany „dziki strajk"[2], prowadzony pod pretekstem zwolnienia chorobowego, stanowi „nadzwyczajne okoliczności" w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004[3], w związku z czym przewoźnik lotniczy nie jest zobowiązany do wypłaty odszkodowania pasażerom poszkodowanym z powodu opóźnień lub odwołania lotów wynikających z takiego strajku?

2. Powyższe zagadnienie stanowi istotę pytania przedstawionego pod rozwagę Trybunału w niniejszych połączonych wnioskach o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym, skierowanych przez Amtsgericht Hannover (sąd rejonowy w Hanowerze, Niemcy) i Amtsgericht Düsseldorf (sąd rejonowy w Düsseldorfie, Niemcy), do których szereg pasażerów wniósł powództwa w celu uzyskania odszkodowania na podstawie rozporządzenia nr 261/2004, ponieważ ich loty zostały odwołane lub znacząco opóźnione w związku z tym, że nietypowo duża część personelu lotniczego przewoźnika przebywała na zwolnieniu chorobowym.

2 Na stronie http://dictionnaire-juridique.jurimodel.com/Gr%E8ve.html „grève sauvage" definiowany jest jako „grève déclenchée en dehors d'un mot d'ordre d'un syndicat". Natomiast słownik Cambridge pod adresem https://dictionary.cambridge.org/us/dictionary/english/wildcat-strike definiuje „dziki strajk" [wildcat strike] jako „nagły strajk (= odmowa pracy mająca charakter protestu) bez ostrzeżenia ze strony pracowników i często bez oficjalnego poparcia związków zawodowych"[„a sudden strike (= act of refusing to work as a protest) without warning by the workers and often without the official support of the unions"]. Zobacz omówienie dzikich strajków w prawie Unii na przykład w: A. Bogg, Viking and Laval: The International Labour Law Perspective, w: *Viking, Laval and Beyond*, ed. M.R. Freeland, J. Prassl, Hart Publishing 2014, s. 41–74.

3 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (Dz.U. 2004, L 46, s. 1, zwane dalej „rozporządzeniem nr 261/2004").

3. Niniejsza sprawa daje Trybunałowi okazję do rozwinięcia jego orzecznictwa dotyczącego wykładni rozporządzenia nr 261/2004, które, jak należy przypomnieć, wywiera rzeczywisty wpływ na życie obywateli Unii i wszystkich osób podróżujących w jej granicach.

II. Ramy prawne

4. Motywy 1, 2, 14 i 15 rozporządzenia nr 261/2004 stanowią:

„(1) Działanie Wspólnoty 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.

(2) Odmowa przyjęcia na pokład i odwołanie lub duże opóźnienie lotów powodują poważne problemy i niedogodności dla pasażerów.

[…]

(14) Podobnie jak w konwencji montrealskiej, zobowiązania przewoźników lotniczych powinny być ograniczone lub ich odpowiedzialność wyłączona w przypadku gdy zdarzenie jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków. Okoliczności te mogą, w szczególności, zaistnieć w przypadku destabilizacji politycznej, warunków meteorologicznych uniemożliwiających dany lot, zagrożenia bezpieczeństwa, nieoczekiwanych wad mogących wpłynąć na bezpieczeństwo lotu oraz strajków mających wpływ na działalność przewoźnika.

(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”.

5. Zgodnie z art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004:

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

III. Stan faktyczny w postępowaniu przed sądem krajowym i pytania prejudycjalne

A. Wniosek złożony przez Amtsgericht Hannover (sąd rejonowy w Hanowerze)

6. Powodowie w 24 sprawach toczących się przed Amtsgericht Hannover (sądem rejonowym w Hanowerze, Niemcy) zarezerwowali bilety na loty u TUIfly GmbH (zwanej dalej „TUIfly”), która jest przewoźnikiem lotniczym z siedzibą w Hanowerze w Niemczech. Domagają się oni od TUIfly odszkodowania na podstawie art. 7 rozporządzenia nr 261/2004[4], ponieważ ich loty w okresie pomiędzy dniem 3 a 8 października 2016 r. zostały odwołane lub znacząco opóźnione.

4 W odniesieniu do wysokości odszkodowania należnego w przypadku odwołania lub opóźnienia lotu zob. pkt 38 poniżej.

7. Źródłem przedmiotowych odwołań lub opóźnień było zdarzenie zaistniałe na początku października 2016 r., kiedy to znaczna liczba członków personelu lotniczego TUIfly nagle udała się na zwolnienie chorobowe, co doprowadziło do konieczności odwołania ponad 100 lotów i do znacznego opóźnienia jeszcze większej ich liczby.

8. Ta fala zwolnień chorobowych miała miejsce po poinformowaniu pracowników przez zarząd TUIfly w dniu 30 września 2016 r. o planach przyszłej restrukturyzacji, które spotkały się ze zdecydowanym sprzeciwem.

9. Z postanowienia odsyłającego wynika, że liczba pracowników TUIfly nieobecnych w pracy z powodu choroby wynosi zwykle około 10% personelu, co obejmuje personel kokpitu oraz personel pokładowy. Jednakże po ogłoszeniu środków restrukturyzacyjnych przez zarząd TUIfly w dniu 30 września 2016 r. liczba pracowników nieobecnych w pracy z powodu choroby gwałtownie wzrosła, w szczególności w okresie pomiędzy 3 a 9 października 2016 r., osiągając szczyt w dniu 7 października 2016 r., kiedy to 89% personelu kokpitu i 62% procent personelu pokładowego było nieobecne z powodu choroby.

10. W związku z tym w dniu 3 października 2016 r. TUIfly kompletnie zarzuciła swój pierwotny plan lotów i stworzyła nowy. TUIfly zawarła także umowy subczarteru z innymi przewoźnikami lotniczymi i wezwała pracowników przebywających na urlopie do stawiennictwa w pracy.

11. W dniu 3 października 2016 r., w związku z nieobecnością pracowników, 24 loty zostały wykonane z dużym opóźnieniem. W dniu 4 października 2016 r. siedem lotów zostało odwołanych, 29 lotów wykonano z dużym opóźnieniem. Po dniu 5 października 2016 r. została odwołana duża część lotów. W dniach 7 i 8 października 2016 r. TUIfly odwołała wszystkie loty z Niemiec w oparciu o założenie, że nie będzie już możliwe zagwarantowanie powrotnego przewozu pasażerów na końcowym etapie ich podróży.

12. W dniu 7 października 2016 r. zarząd TUIfly poinformował swoich pracowników o osiągnięciu porozumienia z przedstawicielami personelu w odniesieniu do planów restrukturyzacji. Następnie poziom nieobecności w pracy z powodu chorób personelu zmniejszył się do normalnej wartości.

13. W postępowaniu głównym TUIfly podnosi, że nie jest zobowiązana do zapłaty odszkodowania na rzecz powodów, ponieważ odwołania i opóźnienia przedmiotowych lotów zostały spowodowane zaistnieniem „nadzwyczajnych okoliczności" w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004. Powodowie twierdzą natomiast, że TUIfly nie jest zwolniona z obowiązku zapłaty odszkodowania, jako że powyższe wydarzenia nie stanowiły nadzwyczajnych okoliczności i można było ich uniknąć, gdyby podjęto wszelkie racjonalne środki.

14. W tych okolicznościach Amtsgericht Hannover (sąd rejonowy w Hanowerze, Niemcy) postanowił zawiesić 24 postępowania i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:

„1) Czy nieobecność znaczącej dla wykonywania lotów części pracowników obsługującego przewoźnika lotniczego w związku ze zgłoszeniem choroby stanowi nadzwyczajną okoliczność w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004? W razie udzielenia na pytanie pierwsze odpowiedzi twierdzącej: jak duży musi być procentowy udział nieobecności, aby przyjąć taką okoliczność?

2) W razie udzielenia na pytanie pierwsze odpowiedzi przeczącej: czy spontaniczna nieobecność znaczącej dla wykonywania lotów części pracowników obsługującego przewoźnika lotniczego w związku z niezgodnym z prawem pracy i układem zbiorowym zaprzestaniem wykonywania pracy (»dziki strajk«) stanowi nadzwyczajną okoliczność w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004? W razie udzielenia na pytanie drugie odpowiedzi twierdzącej: jak duży musi być procentowy udział nieobecności, aby przyjąć taką okoliczność?

3) W razie udzielenia na pytania pierwsze i drugie odpowiedzi twierdzącej: czy nadzwyczajna okoliczność musiała zaistnieć w przypadku samego odwołania lotu, czy też obsługujący przewoźnik lotniczy jest uprawniony, ze względów ekonomicznych dotyczących przedsiębiorstwa, do sporządzenia nowego planu lotów?

4) W razie udzielenia na pytania pierwsze i pytanie drugie odpowiedzi twierdzącej: czy w wypadku możliwości zapobiegnięcia znaczenie ma sama nadzwyczajna okoliczność, czy też skutki wystąpienia nadzwyczajnej okoliczności?".

B. Wniosek złożony przez Amtsgericht Düsseldorf (sąd rejonowy w Düsseldorfie)

15. W postępowaniu głównym toczącym się przez Amtsgericht Düsseldorf (sądem rejonowym w Düsseldorfie) pojedynczy powód wniósł powództwo przeciwko TUIfly, domagając się wypłaty odszkodowania na podstawie art. 7 rozporządzenia nr 261/2004. Z postanowienia odsyłającego wynika, że powód EUflight.de dochodzi tego roszczenia w imieniu pasażera, który przeniósł na powoda swoje uprawnienie do odszkodowania wynikające z przepisów wspomnianego powyżej rozporządzenia w odniesieniu do odwołanego lotu z dnia 7 października 2016 r.

16. Zgodnie z postanowieniem odsyłającym Amtsgericht Düsseldorf (sąd rejonowy w Düsseldorfie) zakłada, że nagłe udanie się dużej liczby członków personelu na zwolnienie chorobowe, czy to wynikające z fali prawdziwych zachorowań, czy też z tak zwanego „dzikiego strajku", stanowi „nadzwyczajne okoliczności" w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004. Jednakże sąd odsyłający ma wątpliwości, czy istnieje wystarczający związek przyczynowy pomiędzy tymi nadzwyczajnymi okolicznościami a odwołaniem przedmiotowego lotu, skoro miało ono miejsce w kontekście ogólnej reorganizacji przez TUIfly jej planu lotów po dniu 2 października 2016 r. Sąd odsyłający podkreśla w szczególności, że skoro TUIfly nie wskazuje, która konkretnie załoga miała obsługiwać przedmiotowy lot, spółka ta jedynie wtedy będzie zwolniona z obowiązku zapłaty odszkodowania ze względu na nadzwyczajne okoliczności, gdy związek przyczynowy pomiędzy tymi okolicznościami a odwołaniem lotu będzie interpretowany szeroko.

17. W powyższych okolicznościach Amtsgericht Düsseldorf (sąd rejonowy w Düsseldorfie) postanowił zawiesić postępowanie i skierować do Trybunału następujące pytanie prejudycjalne:

„Czy odwołanie lotu jest konsekwencją nadzwyczajnej okoliczności w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 także wówczas, gdy okoliczności (w tym wypadku: »dziki strajk« lub »fala zachorowań«) dotyczą danego lotu w sposób pośredni, ponieważ skłoniły one przewoźnika lotniczego do reorganizacji swojego całego planu lotów i organizacja ta zawiera planowe odwołanie konkretnego lotu? Czy przewoźnik lotniczy może również wówczas zwolnić się od odpowiedzialności zgodnie z art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004, gdy analizowany lot mógłby się odbyć bez reorganizacji, ponieważ przydzielona do tego lotu załoga byłaby do dyspozycji, gdyby nie została w następstwie reorganizacji przydzielona do innych lotów?".

IV. Postępowanie przed Trybunałem

18. Zgodnie z art. 54 regulaminu postępowania przed Trybunałem 24 postanowienia z wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym skierowane przez Amtsgericht Hannover (sąd rejonowy w Hanowerze) i jedno postanowienie z takim wnioskiem wydane przez Amtsgericht Düsseldorf (sąd rejonowy w Düsseldorfie) zostały połączone do łącznego rozpoznania w ramach pisemnego i ustnego

etapu postępowania oraz do wydania wyroku [5].

19. Uwagi na piśmie zostały przedstawione Trybunałowi przez pełnomocników powodów w dziewięciu spośród połączonych spraw [6], TUIfly, rząd niemiecki, rząd polski i przez Komisję.

20. Pełnomocnicy powodów w 11 spośród połączonych spraw [7], TUIfly, rządy francuski i niemiecki oraz Komisja wzięli udział w rozprawie, która miała miejsce w dniu 25 stycznia 2018 r.

V. Analiza

21. Moja analiza jest podzielona na trzy główne części. Po pierwsze, przedstawię uwagi wstępne dotyczące badania pytań przedłożonych Trybunałowi. Po drugie, odniosę się do niektórych wstępnych zagadnień dotyczących dopuszczalności, które zostały podniesione przez TUIfly. Po trzecie, przejdę do istoty czterech zadanych Trybunałowi pytań, co poprzedzę ogólnym przeglądem orzecznictwa Trybunału dotyczącego art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004, w świetle którego zostanie dokonana poniższa ocena.

A. Uwaga wstępna

22. Przez swoje cztery pytania Amtsgericht Hannover (sąd rejonowy w Hanowerze) zmierza zasadniczo do ustalenia, czy tak zwany „dziki strajk" pod pretekstem zwolnień chorobowych, który bezpośrednio lub pośrednio spowodował odwołanie lub duże opóźnienie lotu, stanowi „nadzwyczajne okoliczności" w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004, przez co prowadzi do zwolnienia przewoźnika lotniczego z obowiązku zapłaty odszkodowania pasażerom w postępowaniu głównym.

23. Artykuł 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 stanowi, że przewoźnik lotniczy nie jest zobowiązany do wypłaty rekompensaty na podstawie art. 7 tego rozporządzenia, „jeżeli może dowieść, że odwołanie jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków".

24. W konsekwencji art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 wskazuje na trzy główne elementy, które muszą zostać wykazane przez przewoźnika lotniczego w celu skorzystania z wyjątku ustanowionego w tym przepisie: (1) należy wykazać wystąpienie „nadzwyczajnych okoliczności"; (2) odwołanie lub duże opóźnienie lotu musiało być „spowodowane" nadzwyczajnymi okolicznościami; oraz (3) nadzwyczajnych okoliczności „nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków" [8].

25. Cztery pytania zadane przez Amtsgericht Hannover (sąd rejonowy w Hanowerze) odnoszą się do wszystkich trzech powyższych przesłanek. Pytania pierwsze i drugie dotyczą pierwszej przesłanki, to jest czy fala zwolnień chorobowych lub tak zwany „dziki strajk" powinny zostać uznane za „nadzwyczajne okoliczności". Pytanie trzecie dotyczy drugiej przesłanki w odniesieniu do związku

5 Zwracam uwagę, że pierwotnie złożono 28 wniosków o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym pochodzących od Amtsgericht Hannover (sądu rejonowego w Hanowerze), lecz trzy wnioski w sprawach C-196/17, C-276/17 i C-277/17 zostały wycofane, w związku z czym pozostało 25 spraw. Zauważam ponadto, że w zakresie 19 wniosków o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym w sprawach C-307/17, C-311/17, C-316/17, C-317/17, od C-352/17 do C-362/17, C-394/17, C-403/17, C-409/17 i C-429/17, które zostały złożone przez Amtsgericht Hannover (sąd rejonowy w Hanowerze) – z czego jeden (C-352/17) został wycofany – postępowanie zostało zawieszone zgodnie z art. 55 regulaminu postępowania przed Trybunałem do momentu wydania wyroku Trybunału w niniejszych sprawach.

6 Sprawy C-197/17, C-198/17, C-201/17, C-203/17, C-254/17, C-275/17, C-280/17, C-284/17 i C-292/17.

7 Sprawy C-197/17, C-198/17, C-201/17, C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-275/17, C-282/17, C-283/17 i C-292/17. Pełnomocnicy powodów, którzy przedstawili uwagi na piśmie, także wzięli udział w rozprawie, z wyjątkiem tych w sprawach C-280/17 i C-284/17. Pełnomocnicy powodów w sprawach C-226/17, C-228/17, C-282/17 i C-283/17 przedstawili Trybunałowi wyłącznie ustne uwagi.

8 Zobacz na przykład opinia rzecznik generalnej E. Sharpston w sprawie Kramne, C-396/06, EU:C:2007:555, pkt 31.

przyczynowego, to jest czy wystarczające jest, by nadzwyczajne okoliczności stanowiły jedynie pośrednią przyczynę odwołania lub dużego opóźnienia lotu w związku z reorganizacją planu lotów przez TUIfly. Pytanie czwarte nawiązuje do trzeciej przesłanki, to znaczy dotyczy tego, czy „uniknięte" miałby zostać same nadzwyczajne okoliczności, czy też skutki takich okoliczności.

26. Jedyne pytanie zadane przez Amtsgericht Düsseldorf (sąd rejonowy w Düsseldorfie) dotyczy tego, czy przy założeniu, że fala zachorowań lub tak zwany „dziki strajk" stanowią „nadzwyczajne okoliczności", odwołanie lotu wciąż jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, gdy dotyczą one przedmiotowego lotu wyłącznie pośrednio, skoro załoga zaplanowana dla tego lotu była faktycznie do dyspozycji przewoźnika i lot odbyłby się, gdyby nie doszło do ogólnej reorganizacji planu lotów przez TUIfly, w wyniku czego załoga ta została skierowana do innych lotów w związku ze wskazanymi powyżej nadzwyczajnymi okolicznościami.

27. Ze względu na powyższe, pytanie zadane przez Amtsgericht Düsseldorf (sąd rejonowy w Düsseldorfie) jest bardzo podobne do pytania trzeciego skierowanego przez Amtsgericht Hannover (sąd rejonowy w Hanowerze). W ramach poniższej analizy odniosę się zatem do nich wspólnie.

B. Dopuszczalność

28. TUIfly twierdzi, że wniosek złożony przez Amtsgericht Hannover (sąd rejonowy w Hanowerze) jest częściowo niedopuszczalny. Podnosi ona, że pytania pierwsze i drugie wykraczają poza zakres przedmiotowy postępowania przed sądem krajowym, ponieważ opierają się one na założeniu wysokiego poziomu zwolnień chorobowych w odniesieniu do całego personelu przewoźnika lotniczego, gdy tymczasem w postępowaniu głównym chodzi wyłącznie o wysoki poziom zwolnień chorobowych spośród personelu lotniczego, to jest pilotów, stewardes i stewardów. Twierdzi ona ponadto, że pytania pierwsze i drugie, w zakresie, w jakim dotyczą wskazania, jak wysoki musi być poziom nieobecności, by można było uznać go za nadzwyczajne okoliczności, odnoszą się do oceny faktów, której dokonanie jest zadaniem sądu krajowego, a nie Trybunału. Ponadto TUIfly zauważa, że pytanie trzecie nie ma związku z przedmiotem postępowania przed sądem krajowym, ponieważ TUIfly nie stworzyła nowego planu lotów „ze względów ekonomicznych dotyczących przedsiębiorstwa", a w każdym razie pytanie to ma charakter nadmiernie abstrakcyjny.

29. Zwracam ponadto uwagę, że chociaż rząd niemiecki nie podniósł zarzutu niedopuszczalności w odniesieniu do wniosku przedstawionego przez Amtsgericht Hannover (sąd rejonowy w Hanowerze), to jednak uważa on, że odpowiedź na zadane przez ten sąd pytanie pierwsze nie ma decydującego znaczenia dla rozstrzygnięcia sporu w postępowaniu głównym, skoro wśród personelu lotniczego TUIfly nie wystąpiły masowe zachorowania, lecz doszło do tak zwanego „dzikiego strajku".

30. Moim zdaniem pytania prejudycjalne przedstawione przez Amtsgericht Hannover (sąd rejonowy w Hanowerze) są dopuszczalne.

31. Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem pytania dotyczące wykładni prawa Unii, z którymi zwrócił się sąd odsyłający w ramach stanu prawnego i faktycznego, za którego ustalenie jest on odpowiedzialny, przy czym prawidłowość tych ustaleń nie podlega ocenie przez Trybunał, korzystają z domniemania, iż mają one znaczenie dla sprawy. Odmowa wydania przez Trybunał orzeczenia w przedmiocie złożonego przez sąd krajowy wniosku jest możliwa tylko wtedy, gdy jest oczywiste, że wykładnia prawa Unii, o którą wniesiono, nie ma żadnego związku ze stanem faktycznym lub z przedmiotem postępowania głównego, gdy problem jest natury hipotetycznej bądź gdy Trybunał nie dysponuje informacjami w zakresie stanu faktycznego lub prawnego niezbędnymi do udzielenia użytecznej odpowiedzi na postawione mu pytania [9].

9 Zobacz na przykład wyrok z dnia 14 grudnia 2017 r., Avon Cosmetics, C-305/16, EU:C:2017:970, pkt 59 i przytoczone tam orzecznictwo.

32. Co więcej, tego domniemania znaczenia dla sprawy nie może obalić sam fakt, że jedna ze stron postępowania głównego podważa określone fakty, od których zależy określenie przedmiotu tego postępowania [10].

33. W niniejszej sprawie z postanowienia odsyłającego i z kontekstu sformułowanych przez sąd odsyłający pytań pierwszego i drugiego jasno wynika, że pytania te dotyczą personelu lotniczego TUIfly. Bezsporne jest, że zainteresowane strony, w rozumieniu art. 23 statutu Trybunału, były w stanie swobodnie przedstawić swoje stanowisko w zakresie tych pytań.

34. Ponadto nie jest oczywiste, że zadane pytania nie mają związku ze stanem faktycznym lub z przedmiotem sporu w postępowaniu głównym. W postanowieniu odsyłającym nie znajdujemy ponadto elementów sugerujących, że pytania dotyczą czysto hipotetycznego problemu.

35. W związku z tym brak jest wystarczających podstaw do obalenia domniemania znaczenia dla sprawy, z którego korzystają pytania prejudycjalne przedstawione przez Amtsgericht Hannover (sąd rejonowy w Hanowerze).

C. Co do istoty sprawy

1. Omówienie orzecznictwa Trybunału dotyczącego art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004

36. Z utrwalonego orzecznictwa Trybunału wynika, że wyjątki od przepisów przyznających pasażerom lotniczym prawa podlegają ścisłej wykładni [11]. Jednakże orzecznictwo uznaje również, że przyjmując rozporządzenie nr 261/2004, prawodawca unijny zamierzał dokonać wyważenia interesów pasażerów lotniczych i przewoźników lotniczych [12]. Uwzględniając powyższe, wyjątek od obowiązku zapłaty przez przewoźników lotniczych odszkodowania za odwołania i duże opóźnienia w przypadku „nadzwyczajnych okoliczności", które to pojęcie nie zostało zdefiniowane w rozporządzeniu nr 261/2004, intepretowany był w orzecznictwie Trybunału w sposób następujący.

37. Trybunał odrzucił argumenty prowadzące do wniosku, że wzgląd na nadmierne obciążenia finansowe przewoźników lotniczych powinien odgrywać decydującą rolę w interpretacji art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004, zwracając uwagę, że z orzecznictwa wynika, iż znaczenie celu ochrony konsumentów, co obejmuje także pasażerów lotniczych, może uzasadnić nawet duże negatywne konsekwencje gospodarcze dla niektórych podmiotów gospodarczych [13].

38. Trybunał zauważył także, iż kwota odszkodowania, określona na 250, 400 i 600 EUR w zależności od długości danego lotu, może zostać jeszcze zmniejszona o 50% zgodnie z art. 7 ust. 2 lit. c) rozporządzenia nr 261/2004, jeżeli opóźnienie wynosi, w odniesieniu do lotu nieobjętego art. 7 ust. 2 lit. a) lub b) rzeczonego rozporządzenia, mniej niż cztery godziny [14], i że wykonanie zobowiązań nałożonych przez rozporządzenie nr 261/2004 pozostaje bez uszczerbku dla prawa przewoźników lotniczych do dochodzenia odszkodowania od jakiejkolwiek osoby, w tym osoby trzeciej, która spowodowała opóźnienie, jak przewiduje to art. 13 tego rozporządzenia. Tego rodzaju odszkodowanie może w związku z tym zmniejszyć lub nawet wyeliminować obciążenie finansowe przewoźników wynikające z ich zobowiązań.

10 Zobacz na przykład wyrok z dnia 22 września 2016 r., Breitsamer und Ulrich, C-113/15, EU:C:2016:718, pkt 34 i przytoczone tam orzecznictwo.

11 Wyrok z dnia 4 października 2012 r., Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604, pkt 38. Zobacz także opinia rzecznik generalnej E. Sharpston w sprawach połączonych Sturgeon i in., C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:416, pkt 48, gdzie rzecznik generalna zwróciła uwagę, że Trybunał wyraźnie stwierdził w wyroku z dnia 10 stycznia 2006 r., IATA i ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, pkt 48, iż „ochrona pasażerów" jest „bezpośrednim celem" rozporządzenia nr 261/2004.

12 Wyrok z dnia 23 października 2012 r., Nelson, C-581/10 i C-629/10, EU:C:2012:657, pkt 39.

13 Ibidem, pkt 81 i przytoczone tam orzecznictwo.

14 Ibidem, pkt 78.

39. Ponadto nie wydaje się nierozsądne, jak orzekł Trybunał, by obciążenia te, z zastrzeżeniem wskazanego prawa do odszkodowania, były ponoszone bezpośrednio przez przewoźników lotniczych, z którymi zainteresowani pasażerowie są związani umową przewozu, uprawniającą ich do odbycia lotu, który nie powinien być ani odwołany, ani opóźniony [15].

40. Zasada wynikająca z brzmienia art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 została sprecyzowana w orzecznictwie Trybunału. Trybunał zauważył, że motyw 14 wskazanego rozporządzenia stanowi w tym względzie, iż takie okoliczności 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 lotniczego obsługującego dany lot [16]. Trybunał wywnioskował z powyższego, że zdarzenia mogą zostać uznane za nadzwyczajne okoliczności w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004, jeżeli ze względu na swój charakter lub swoje źródło nie wpisują się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i nie pozwalają na skuteczne nad nim panowanie [17]. W świetle powyższego Trybunał orzekł, że zderzenie samolotu z ptakiem, jak również ewentualne uszkodzenia spowodowane tym zderzeniem nie są nierozerwalnie związane z systemem funkcjonowania maszyny, nie wpisują się, ze względu na swój charakter i swoje źródło, w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i nie podlegają jego skutecznej kontroli [18]. Dochodząc do powyższego wniosku, Trybunał zauważył, że „nie należy zachęcać przewoźników lotniczych do rezygnacji z podejmowania środków, jakie są wymagane wobec zaistnienia takiego zdarzenia, co prowadziłoby do przedkładania zachowania punktualności lotów nad troskę o zapewnienie bezpieczeństwa pasażerów [19]”.

41. Niemniej jednak Trybunał orzekł, że w ramach działalności przewoźnika lotniczego awaria spowodowana przedwczesną wadliwością pewnych części statku powietrznego stanowi nieoczekiwane zdarzenie. Awaria taka pozostaje jednak nierozerwalnie związana z bardzo złożonym systemem funkcjonowania maszyny, tak że to nieoczekiwane zdarzenie wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności przewoźnika lotniczego, jako że przewoźnik ten jest stale narażony na tego typu niespodziewane problemy techniczne. Co więcej, zapobieganie takim awariom nie wykracza poza zakres podlegający skutecznej kontroli przewoźnika lotniczego [20].

42. Wreszcie, Trybunał wskazał, że „ukryta wada produkcyjna zagrażająca bezpieczeństwu lotów” może nie wynikać ze zdarzeń wpisujących się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i *pozostawać poza* jego skuteczną kontrolą [21], zaś podobnie byłoby również w przypadku uszkodzeń statków powietrznych w wyniku aktów terroryzmu lub sabotażu [22]. Trybunał orzekł także, iż zamknięcie europejskiej przestrzeni powietrznej wskutek wybuchu wulkanu stanowi „nadzwyczajne okoliczności” [23].

43. Ponadto z orzecznictwa Trybunału wynika, że zamiarem prawodawcy Unii było przyznanie zwolnienia z obowiązku wypłacenia pasażerom odszkodowania w przypadku odwołania lotu, lecz nie w odniesieniu do jakichkolwiek nadzwyczajnych okoliczności, ale wyłącznie w odniesieniu do takich nadzwyczajnych okoliczności, *których nie można było uniknąć nawet przy podjęciu wszelkich racjonalnych środków* [24].

15 Ibidem, pkt 80 i przytoczone tam orzecznictwo.

16 Wyrok z dnia 4 maja 2017 r., Pešková i Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, pkt 21 i przytoczone tam orzecznictwo.

17 Ibidem, pkt 22 i przytoczone tam orzecznictwo.

18 Ibidem, pkt 24.

19 Ibidem, pkt 25.

20 Wyrok z dnia 17 września 2015 r., van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, pkt 41–43.

21 Wyróżnienie moje.

22 Wyrok z dnia 22 grudnia 2008 r., Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, pkt 26.

23 Wyrok z dnia 31 stycznia 2013 r., McDonagh, C-12/11 EU:C:2013:43, pkt 34.

24 Wyróżnienie moje.

44. Ponieważ nie wszystkie nadzwyczajne okoliczności skutkują zwolnieniem z obowiązku wypłacenia pasażerom odszkodowania, na tym, kto zamierza się na nie powołać, tak jak TUIfly, spoczywa ponadto obowiązek wykazania, że okoliczności tych w żadnym razie nie można by było uniknąć za pomocą dostosowanych do sytuacji środków, to jest środków, które w chwili wystąpienia nadzwyczajnych okoliczności odpowiadają między innymi warunkom technicznie i ekonomicznie możliwym do przyjęcia przez danego przewoźnika lotniczego.

45. To na tym podmiocie spoczywa ciężar wykazania, że nawet przy użyciu wszystkich zasobów ludzkich i materiałowych oraz środków finansowych, jakimi dysponował, w sposób oczywisty nie mógł on – bez poświęceń niemożliwych do przyjęcia z punktu widzenia możliwości jego przedsiębiorstwa w tym momencie – uniknąć sytuacji, *w której zaistniałe nadzwyczajne okoliczności skutkowały odwołaniem lotu* [25].

46. W tym kontekście Trybunał przyjął indywidualne i elastyczne pojęcie „racjonalnego środka", pozostawiając sądowi krajowemu ocenę, czy w okolicznościach danej sprawy można uznać, iż przewoźnik lotniczy podjął dostosowane do sytuacji środki [26].

47. Trybunał orzekł także, iż przewoźnik lotniczy powinien na etapie planowania lotu wziąć rozsądnie pod uwagę ryzyko opóźnienia związanego z ewentualnym zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności [27]. W celu uniknięcia tego, by każde opóźnienie, nawet nieznaczne, wynikające z zaistnienia nadzwyczajnych okoliczności nie prowadziło w nieunikniony sposób do odwołania lotu, rozsądny przewoźnik lotniczy powinien rozplanować swe zasoby we właściwym czasie, w celu dysponowania określoną rezerwą czasu, aby być w stanie w miarę możliwości wykonać rzeczony lot po ustaniu nadzwyczajnych okoliczności [28].

48. W świetle powyższego Trybunał orzekł w odniesieniu do pasażerów, którym odmówiono przyjęcia na pokład, że z motywu 15 rozporządzenia nr 261/2004 wynika, iż nadzwyczajne okoliczności mogą dotyczyć jedynie „danego samolotu w danym dniu", co nie ma miejsca w przypadku odmowy przyjęcia na pokład pasażera z powodu reorganizacji lotów wynikającej z takich okoliczności, które dotyczyły wcześniejszego lotu. Pojęcie „nadzwyczajnych okoliczności" ma na celu ograniczyć obowiązek przewoźnika lotniczego, a nawet uwolnić go od niego, jeżeli nie można było uniknąć danego zdarzenia również wówczas, gdy podjęte zostały wszelkie rozsądne środki. Jeżeli dany przewoźnik jest zmuszony odwołać lot przewidziany na dzień strajku pracowników lotniska, a następnie podjąć decyzję o reorganizacji późniejszych lotów, to jednak w żaden sposób nie można uznać, iż przewoźnik ten jest zmuszony w wyniku tego strajku do odmowy przyjęcia na pokład pasażera, który prawidłowo stawił się u wejścia na pokład w dwa dni po odwołaniu rzeczonego lotu [29].

49. To właśnie w tym kontekście do Trybunału zwrócono się o rozstrzygnięcie, czy tak zwany „dziki strajk" stanowi „nadzwyczajne okoliczności" w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004, oraz w zakresie konsekwencji, które wynikałyby z przyjęcia, że tak jest.

25 Wyrok z dnia 22 grudnia 2008 r., Wallentin-Hermann, C-549/07 EU:C:2008:771, pkt 39–41. Wyróżnienie moje. Zobacz także wyrok z dnia 4 maja 2017 r., Pešková i Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, pkt 28, 29 i przytoczone tam orzecznictwo.

26 Wyrok z dnia 4 maja 2017 r., Pešková i Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, pkt 30.

27 Wyrok z dnia 12 maja 2011 r., Eglītis i Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, pkt 27.

28 Ibidem, pkt 28.

29 Wyrok z dnia 4 października 2012 r., Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604, pkt 37.

2. Propozycja odpowiedzi na pytanie pierwsze

50. Gdyby pytanie pierwsze rozważać w izolacji, odpowiedź na nie byłaby prosta. Z jednej strony, na podstawie przedstawionego powyżej orzecznictwa, rozwiązania obejmujące zarządzanie zwolnieniami chorobowymi przez przedsiębiorstwo prowadzące działalność w normalnie zdrowej społeczności wpisują się w ramy normalnego wykonywania działalności przewoźników lotniczych i podlegają ich faktycznej kontroli. Z drugiej strony masowe nieobecności wynikające z pandemii lub innego nadzwyczajnego wydarzenia w zakresie zdrowia publicznego nie wpisują się w ramy normalnego wykonywania działalności przewoźników lotniczych i nie podlegają ich faktycznej kontroli. W tym pierwszym przypadku nie mielibyśmy zatem do czynienia z „nadzwyczajnymi okolicznościami" w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004, natomiast okoliczności takie wystąpiłyby w drugim przypadku.

51. Jednakże zarówno z akt sprawy, jak i z argumentów przedstawionych na rozprawie jasno wynika, że wskazane okoliczności nie występują w stanie faktycznym w ramach postępowania przed sądem krajowym. Doszło bowiem do masowych nieobecności pod pretekstem zwolnień chorobowych w celu przeprowadzenia tak zwanego „dzikiego strajku". W świetle powyższego, chociaż odpowiedź na pytanie pierwsze, rozważane w izolacji, jest co do zasady pozytywna, nie jest to wystarczające dla rozstrzygnięcia sporu w postępowaniu głównym, którego podstawę faktyczną stanowi tak zwany „dziki strajk", a nie pandemia lub inne nadzwyczajne wydarzenie dotyczące zdrowia publicznego. Stanowi to przynajmniej istotę wskazówek, o jakie zwraca się do Trybunału sąd odsyłający [30].

52. Proponuję zatem, by Trybunał udzielił następującej odpowiedzi na pytanie pierwsze:

Tylko nieobecność spowodowana rzeczywistym zwolnieniem chorobowym, dotycząca istotnej części personelu lotniczego przewoźnika lotniczego, wynikająca z pandemii lub innego nadzwyczajnego zdarzenia w zakresie zdrowia publicznego, stanowi „nadzwyczajne okoliczności" w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004. Dokładny poziom nieobecności, który w takiej sytuacji pozwala przyjąć, że wystąpiły „nadzwyczajne okoliczności", powinien zostać określony przez sąd odsyłający w oparciu o wszystkie istotne dla sprawy okoliczności faktyczne.

3. Propozycja odpowiedzi na pytanie drugie

53. W swoim pytaniu drugim sąd odsyłający zmierza w istocie do ustalenia, czy tak zwany „dziki strajk" stanowi „nadzwyczajne okoliczności" w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004. W przypadku odpowiedzi twierdzącej sąd odsyłający pyta o wysokość poziomu nieobecności pozwalającą na przyjęcie, że wystąpiły nadzwyczajne okoliczności.

54. Jak jasno wynika z orzecznictwa Trybunału, przy dokonywaniu wykładni przepisu prawa Unii należy brać pod uwagę nie tylko jego brzmienie, lecz także kontekst, w jakim został umieszczony, oraz cele regulacji, której część przepis ów stanowi [31]. W tym zakresie części normatywnej aktu prawnego Unii nie można oderwać od jego uzasadnienia i musi być ona interpretowana w razie potrzeby z uwzględnieniem motywów, które doprowadziły do wydania aktu [32].

55. Z jednej strony motyw 1 rozporządzenia nr 261/2004 odwołuje się do „wysokiego poziomu ochrony" pasażerów, natomiast motyw 2 tego rozporządzenia wskazuje, że odmowa przyjęcia na pokład i odwołanie lotów powodują poważne problemy i niedogodności dla pasażerów.

30 Zobacz pkt 28–35 powyżej.

31 Zobacz na przykład wyrok z dnia 19 listopada 2009 r., Sturgeon i in., C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716, pkt 41 i przytoczone tam orzecznictwo.

32 Ibidem, pkt 42 i przytoczone tam orzecznictwo.

56. Z drugiej strony motyw 14 rozporządzenia nr 261/2004 stanowi, że podobnie jak w konwencji montrealskiej, zobowiązania przewoźników lotniczych powinny być ograniczone lub ich odpowiedzialność powinna być 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.

57. W związku z tym cele rozporządzenia nr 261/2004 prowadzą do wniosku o uwzględnieniu „strajków" w pojęciu „nadzwyczajnych okoliczności". Wniosek ten został potwierdzony w dotychczasowym orzecznictwie Trybunału omówionym powyżej, przynajmniej w zakresie znaczących nieobecności wpływających na zdolność operacyjną, dotyczącym interpretacji pojęcia „nadzwyczajnych okoliczności", w szczególności w odniesieniu do tak zwanych dzikich strajków. Biorąc pod uwagę, że dziki strajk wykracza poza zakres dopuszczalny prawnie, nie podlega on rzeczywistej kontroli przewoźnika lotniczego [33]. 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 [34].

58. Ponadto 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 nierozerwalnie związanego z systemem funkcjonowania samolotu, które pozostaje w ramach normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego. Uważam ponadto, że poinformowanie pracowników o potencjalnej restrukturyzacji nie doprowadziło do objęcia dzikiego strajku kontrolą TUIfly, biorąc pod uwagę, że dziki strajk nie był nieuniknioną konsekwencją udzielenia tych informacji [35].

59. Niemniej jednak w celu udzielenia sądowi odsyłającemu przydatnej odpowiedzi obejmującej wszystkie istotne dla sprawy normy prawa Unii ważne jest ponowne podkreślenie (zob. pkt 43–48 powyżej), że zgodnie z orzecznictwem Trybunału samo wystąpienie „nadzwyczajnych okoliczności" nie jest wystarczające do wyłączenia obowiązku zapłaty odszkodowania przez przewoźnika lotniczego w związku z odwołaniem lub z dużym opóźnieniem lotu, który to obowiązek wynika z rozporządzenia nr 261/2004. Wyjątek wskazany w art. 5 ust. 3 tego rozporządzenia znajduje zastosowanie tylko wtedy, gdy dane odwołania lub duże opóźnienia lotów były niemożliwe do uniknięcia. Dotyczy to tych opóźnień i odwołań, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszystkich racjonalnych środków przez przewoźnika lotniczego. Jak wyjaśniono w pkt 43–48 powyżej, na TUIfly spoczywa ciężar wykazania, że nie była ona w stanie zapobiec temu, by nadzwyczajne okoliczności, które pojawiły się w ramach jej działalności, doprowadziły do odwołania lotu [36].

33 Przygotowany przez Komisję projekt rozporządzenia nr 261/2004 odwołuje się do nadzwyczajnych okoliczności poza zakresem „odpowiedzialności" przewoźnika lotniczego. Zobacz na przykład COM(2001) 784 wersja ostateczna, s. 6, pkt 20.

34 Opinia rzecznik generalnej E. Sharpston w sprawie Kramme, C-396/06, EU:C:2007:555, pkt 50, odnosząca się do wspólnego stanowiska i do komunikatu z dnia 25 marca 2003 r. skierowanego do Parlamentu Europejskiego [SEC(2003) 361 wersja ostateczna], wskazuje, że warunki wypłaty odszkodowania przewidziane we wspólnym stanowisku (WE) nr 27/2003 przyjętym przez Radę w dniu 18 marca 2003 r. (Dz.U. 2003, C 125 E, s. 63) „pozwolą ściślej związać odszkodowanie z trudnościami i niedogodnościami wynikającymi z odwołania lotów".

35 Zwracam ponadto uwagę, że teza, zgodnie z którą dziki strajk stanowi nadzwyczajną okoliczność, jest zgodna z niedawnym wnioskiem Komisji mającym na celu zmianę rozporządzenia nr 261/2004, który to wniosek zawiera otwartą listę okoliczności uznawanych za „nadzwyczajne okoliczności" w rozumieniu tego rozporządzenia. Wniosek ten uwzględnia „spory zbiorowe w przedsiębiorstwie obsługującego przewoźnika lotniczego lub ważnych usługodawców, takich jak porty lotnicze i instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej". Zobacz pkt 1 ppkt (vii) załącznika 1 do dokumentu COM(2013) 130 final, s. 30. Zobacz także pkt 1 ppkt (vii) załącznika 1 do rezolucji ustawodawczej Parlamentu Europejskiego z dnia 5 lutego 2014 r., P7_TA(2014) 0092: „***nieprzewidziane*** spory zbiorowe w przedsiębiorstwie obsługującego przewoźnika lotniczego lub ważnych usługodawców, takich jak porty lotnicze i instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej". Wyróżnienie w tekście oryginalnym.

36 Krajowe przepisy dotyczące dowodów znajdują w tym zakresie zastosowanie z uwzględnieniem zasad skuteczności i równoważności. Zobacz opinia rzecznik generalnej E. Sharpston w sprawie Kramme, C-396/06, EU:C:2007:555, pkt 63–72.

60. Także do sądu odsyłającego należy ustalenie, w oparciu o wszystkie istotne fakty, poziomu nieobecności wymaganego dla uznania, że wystąpiły „nadzwyczajne okoliczności" w rozumieniu rozporządzenia nr 261/2004.

61. Proponuję zatem udzielenie następującej odpowiedzi na pytanie drugie:

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. Jednakże wyjątek uregulowany w art. 5 ust. 3 znajduje zastosowanie jedynie do tych opóźnień i odwołań lotów, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia przez danego przewoźnika wszelkich racjonalnych środków. Ocena spełnienia tej ostatniej przesłanki należy do sądu odsyłającego, podobnie jak kwestia wysokości procentowego udziału pracowników nieobecnych dla zaistnienia nadzwyczajnych okoliczności w kontekście dzikiego strajku.

4. Propozycja odpowiedzi na pytanie trzecie

62. Poprzez przedłożone przez Amtsgericht Hannover (sąd rejonowy w Hanowerze) pytanie trzecie oraz pytanie przedłożone przez Amtsgericht Düsseldorf (sąd rejonowy w Düsseldorfie) sądy odsyłające pytają w istocie o zakres rozumienia związku przyczynowego pomiędzy nadzwyczajnymi okolicznościami i odwołaniem lotu, a w szczególności czy ten związek przyczynowy ulega przerwaniu przez decyzję TUIfly o reorganizacji całego planu lotów.

63. Zgodnie z motywem 15 rozporządzenia nr 261/2004 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 większej liczby lotów tego samolotu pomimo podjęcia przez zainteresowanego przewoźnika wszelkich racjonalnych środków, by uniknąć tych opóźnień lub odwołań lotów [37].

64. Uważam, że odpowiedź na pytanie trzecie wynika z rozstrzygnięcia Trybunału w sprawie Finnair [38] (pkt 48 powyżej) w ten sposób, że jeżeli przewoźnik lotniczy jest zmuszony do odwołania lotu w dniu strajku pracowników lotniska i decyduje następnie o reorganizacji późniejszych lotów, to jednak w żaden sposób nie można uznać, iż przewoźnik ten jest zmuszony w wyniku tego strajku do odmowy przyjęcia na pokład pasażera, który prawidłowo stawił się u wejścia na pokład dwa dni po odwołaniu rzeczonego lotu. Innymi słowy, nadzwyczajne okoliczności musiały mieć miejsce wtedy, gdy doszło do odwołania lotu, i nie dotyczą one już nowych planów lotów, opracowanych w świetle tych nadzwyczajnych okoliczności. Pogląd ten jest spójny z nałożonym na przewoźników w orzecznictwie Trybunału obowiązkiem, zgodnie z którym rozsądny przewoźnik lotniczy powinien rozplanować swe zasoby we właściwym czasie, w celu dysponowania określoną rezerwą czasu, aby być w stanie w miarę możliwości wykonać rzeczony lot po ustaniu nadzwyczajnych okoliczności (zob. pkt 47 powyżej) [39].

65. Proponuję zatem, by Trybunał udzielił następującej odpowiedzi na pytanie trzecie:

Nadzwyczajna okoliczność musiała istnieć w momencie, w którym doszło, odpowiednio, do odwołania lub opóźnienia lotu.

37 Wyróżnienie moje.

38 Wyrok z dnia 4 października 2012 r., Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604.

39 Zobacz także w tym zakresie opinia rzecznika generalnego Y. Bota w sprawie Finnair, C-22/11, EU:C:2012:223, pkt 53, 54, 61.

5. Propozycja odpowiedzi na pytanie czwarte

66. W przypadku otrzymania odpowiedzi twierdzącej na pytania drugie lub trzecie sąd odsyłający zmierza zasadniczo do ustalenia poprzez pytanie czwarte, czy kryterium możliwości uniknięcia, odwołujące się do wykazania, że nadzwyczajnych okoliczności „nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków", dotyczy wyłącznie wystąpienia nadzwyczajnych okoliczności, czy także skutków takiej nadzwyczajnej okoliczności.

67. Brzmienie [40] zwrotu „pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków" w art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 wydaje się w sposób najbardziej logiczny odnosić do „odwołania", a nie do pojawienia się „nadzwyczajnych okoliczności", chociaż zaimek przymiotny „których" może być postrzegany jako wprowadzający w tym zakresie element niejednoznaczności. Jednakże, jak wskazano w podkreślonym fragmencie w pkt 45 powyżej, Trybunał orzekł już, że kluczowe znaczenie ma unikanie sytuacji, „*w której zaistniałe nadzwyczajne okoliczności skutkowały odwołaniem lotu*".

68. W związku z tym „racjonalne środki" odnoszą się raczej do skutków nadzwyczajnych okoliczności niż do samego wystąpienia tych okoliczności. Nie mógłby istnieć na przykład żaden obowiązek przewoźnika lotniczego odnoszący się do zapobiegania erupcjom wulkanicznym, lecz zarazem przewoźnik lotniczy jest zobowiązany do podjęcia racjonalnych środków w celu zapobieżenia odwołaniu lotu już po wystąpieniu takiego zdarzenia. Środki te mogłyby obejmować na przykład zmianę tras lotów dotkniętych danym zdarzeniem.

69. Należy dodać, że powyższa wykładnia jest zgodna z motywem 15 rozporządzenia nr 261/2004, który odwołuje się do „spowodowania" [impact] przez nadzwyczajne okoliczności określonych skutków w odniesieniu do przewoźników lotniczych oraz do podjęcia „racjonalnych środków", by „uniknąć tych opóźnień lub odwołań lotów". Jest ona zgodna także z celem wskazanym w motywie 1 tego rozporządzenia, to jest z zapewnieniem „wysokiego poziomu ochrony" konsumentów, oraz z szerszym kontekstem rozporządzenia nr 261/2004 [41].

70. Proponuję zatem, by Trybunał odpowiedział na pytanie czwarte następująco:

Kryteria możliwości zapobiegnięcia odnoszą się jedynie do skutków wystąpienia nadzwyczajnej okoliczności.

VI. Wnioski

71. Proponuję zatem, by Trybunał odpowiedział na pytania skierowane przez Amtsgericht Hannover (sąd rejonowy w Hanowerze, Niemcy) i Amtsgericht Düsseldorf (sąd rejonowy w Düsseldorfie, Niemcy) w sposób następujący:

1) Tylko nieobecność spowodowana rzeczywistym zwolnieniem chorobowym, dotycząca istotnej części personelu lotniczego przewoźnika lotniczego, wynikająca z pandemii lub innego nadzwyczajnego zdarzenia w zakresie zdrowia publicznego stanowi „nadzwyczajne okoliczności" w rozumieniu 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. Dokładny poziom nieobecności, który w takiej sytuacji pozwala przyjąć, że wystąpiły „nadzwyczajne okoliczności", powinien zostać określony przez sąd odsyłający w oparciu o wszystkie istotne dla sprawy okoliczności faktyczne.

40 W zakresie metod interpretacji znajdujących zastosowanie do art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 zob. pkt 54 powyżej.

41 Odmienny pogląd, w kontekście, w którym „nadzwyczajne okoliczności" dotyczyły awarii technicznej, wyraziła rzecznik generalna E. Sharpston w sprawie Kramme, C-396/06, EU:C:2007:555, pkt 24–32.

2) 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. Jednakże wyjątek uregulowany w art. 5 ust. 3 znajduje zastosowanie jedynie do tych opóźnień i odwołań lotów, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia przez danego przewoźnika wszelkich racjonalnych środków. Ocena spełnienia tej ostatniej przesłanki należy do sądu odsyłającego, podobnie jak kwestia wysokości procentowego udziału pracowników nieobecnych dla zaistnienia nadzwyczajnych okoliczności w kontekście dzikiego strajku.

3) Nadzwyczajna okoliczność musiała istnieć w momencie, w którym doszło, odpowiednio, do odwołania lub opóźnienia lotu.

4) Kryteria możliwości zapobiegnięcia odnoszą się jedynie do skutków wystąpienia nadzwyczajnej okoliczności.