

- b) Czy odpowiedź na to pytanie zależy w szczególności od tego, czy dziennikarz został poinformowany o pogłosce rynkowej przez to źródło lub też czy ujawnienie informacji o zbliżającej się publikacji artykułu było pomocne w uzyskaniu od tego źródła wyjaśnień co do wiarygodności pogłoski?
- 3) W trzeciej kolejności, czy art. 10 i 21 rozporządzenia (UE) nr 596/2014 należy interpretować w ten sposób, że nawet w przypadku ujawnienia informacji poufnych przez dziennikarza „do celów dziennikarskich” w rozumieniu art. 21 zgodność lub niezgodność z prawem ujawnienia wymaga oceny, czy odbyło się „w normalnym trybie wykonywania [...] zawodu [dziennikarza]” w rozumieniu art. 10?
- 4) W czwartej kolejności, czy art. 10 rozporządzenia (UE) nr 596/2014 należy interpretować w ten sposób, że ujawnienie informacji poufnych, aby mogło mieć miejsce w ramach normalnego trybu wykonywania zawodu dziennikarza, musi być ściśle niezbędne do wykonywania tego zawodu i musi być zgodne z zasadą proporcjonalności?

⁽¹⁾ Dz.U. 2003, L 96, s. 16

⁽²⁾ Dz.U. 2003, L 339, s. 70.

⁽³⁾ Dz.U. 2014, L 173, s. 1.

**Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Amtsgericht Nürnberg
(Niemcy) w dniu 21 lipca 2020 r. – DQ / Ryanair DAC**

(Sprawa C-323/20)

(2020/C 313/18)

Język postępowania: niemiecki

Sąd odsyłający

Amtsgericht Nürnberg

Strony w postępowaniu głównym

Strona skarżąca: DQ

Strona pozwana: Ryanair Designated Activity Company

Pytania prejudycjalne

- 1) Czy zorganizowany przez związki zawodowe strajk pracowników obsługującego przewoźnika lotniczego stanowi „nadzwyczajną okoliczność” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 ⁽¹⁾?
- 2) Czy jest w tym zakresie decydujące, że ów strajk jest spowodowany żądaniami pracowników, które nie zostały do tej pory uzgodnione umownie między pracownikami a obsługującym przewoźnikiem lotniczym?
- 3) Czy jest w tym zakresie decydujące, że konkretny strajk został spowodowany określonym zachowaniem w trakcie negocjacji ze związkami zawodowymi przez obsługującego przewoźnika lotniczego?

Postanowieniem Prezesa Trybunału z dnia 7 sierpnia 2020 r. sprawa została wykreślona z rejestru Trybunału.

⁽¹⁾ Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 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.)