Wersja zanonimizowana

Tłumaczenie C-528/20–1

Sprawa C-528/20

Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym

Data wpływu:

19 października 2020 r.

Oznaczenie sądu odsyłającego:

Landgericht Köln (Niemcy)

Data wydania postanowienia o wystąpieniu z wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym:

9 września 2020 r.

Strona skarżąca:

CT

Strona pozwana:

Deutsche Lufthansa AG

[…]

Landgericht Köln (sąd krajowy w Kolonii)

Postanowienie

W sporze

CT przeciwko Deutsche Lufthansa AG

Landgericht Köln (sąd krajowy w Kolonii), 11 izba cywilna

w dniu 9 września 2020 r.

[…]

postanowił, co następuje:

DOKUMENT ROBOCZY

1. Postępowanie zostaje zawieszone.

2. Do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej kieruje się, na podstawie art. 267 TFUE, następujące pytanie w celu dokonania wykładni prawa Unii:

   Czy strajk własnych pracowników przewoźnika lotniczego w odpowiedzi na wezwanie związku zawodowego stanowi nadzwyczajną okoliczność w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004?

Uzasadnienie:

I.

1 Skarżąca żąda od pozwanej odszkodowania w wysokości 250 EUR 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 **[Or. 2]** opóźnienia lotów, uchylającego rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (zwanego dalej: rozporządzeniem (WE) nr 261/2004) wraz z odsetkami.

Stan faktyczny leżący u podstaw tego żądania jest następujący:

Skarżąca dysponowała rezerwacją o numerze PYGKK J na wykonywane przez pozwaną loty LH 1429 i LH 1460 z Sofii (SOF) przez Frankfurt (FRA) do Lublany (LJU) w dniu 8 listopada 2019 r. Lot LH 1429 powinien był rozpocząć się zgodnie z planem o godz. 6:50 w Sofii i zakończyć o godz. 8:30 we Frankfurcie. Lot LH 1460 powinien był rozpocząć się zgodnie z planem o godz. 9:15 we Frankfurcie i zakończyć o godz. 10:30 w miejscu docelowym skarżącej w Lublanie (dane dotyczą każdorazowo czasu lokalnego). Lot z Sofii do Frankfurtu LH 1429 został odwołany. W związku z tym skarżąca nie zdążyła na lot łączony LH 1460 r. z Frankfurtu do Lublany. Pozwana nie zaoferowała skarżącej przewozu zastępczego, który umożliwiłby jej dotarcie do miejsca docelowego z opóźnieniem mniejszym, niż 2 godziny.

Odległość między Sofią a Lublaną wynosi poniżej 1500 km.

W wiadomości elektronicznej z dnia 9 grudnia 2019 r. skarżąca […] wezwała […] pozwaną do zapłaty odszkodowania w wysokości 250 EUR wyznaczając termin do dnia 16 grudnia 2019 r., czego pozwana odmówiła powołując się na nadzwyczajne okoliczności zwalniające ją jej zdaniem z obowiązku wypłaty odszkodowania.

Odwołanie lotu LH 1429 w dniu 8 listopada 2019 r. zostało uzasadnione tym, że w wyniku strajku, do którego związek zawodowy personelu pokładowego UFO wezwał w dniu 1 listopada 2019 r., na okres od 7 listopada 2019 r. o godz. 00:00 do 8 listopada 2019 r. o godz. 24.00 – w pierwszej kolejności celem uzyskania podwyższenia diet oraz premii szefów pokładu po niepowodzeniu negocjacji

DOKUMENT ROBOCZY
Wersja zanonimizowana

zbiorowych – pozwana nie dysponowała personelem kabinowym w celu wykonywania lotów. W wyżej wymienionym okresie zaplanowano 2165 lotów pozwanej, w tym 294 lotów międzykontynentalnych i 1871 lotów kontynentalnych. Po wezwaniu do strajku pozwana sporządziła i opublikowała awaryjny plan lotów, który przewidywał jeszcze łącznie 1273 lotów, w tym 171 lotów międzykontynentalnych i 1102 lotów kontynentalnych. Jednakże należało faktycznie odwołać inne loty, w związku z czym w dniach 7 listopada i 8 listopada 2019 r. nie odbyło się łącznie 1478 lotów. W dniu 9 listopada 2019 r. musiało zostać odwołanych jeszcze 30 lotów, w tym dziewięć lotów międzykontynentalnych i 21 lotów kontynentalnych ze względu na skutki strajku. W sumie strajk dotyczył ponad 170.000 pasażerów. **[Or. 3]**

Zgodnie z twierdzeniami pozwanej, którym skarżąca nie zaprzeczyła, pozwana opublikowała w dniu 6 listopada 2019 r. specjalny plan lotów w celu uniknięcia odwołań i opóźnień oraz skorzystała z pracowników biurowych, wezwała ochotników, zmniejszyła liczebność załogi podczas odbywanych lotów przy uwzględnieniu minimalnych wymogów ustawowych i przyznała niektóre loty spółce Condor Flugdienst GmbH. Ponadto przyznała również pasażerom Lufthansa Group możliwość bezpłatnej zmiany rezerwacji, a w przypadku niemieckich lotów krajowych możliwość korzystania z sieci kolejowej, nawet jeśli strajk nie miał wpływu na ich lot. W przypadku pasażerów, których dotyczył strajk, zmieniono rezerwację na inne loty lub na przewóz koleją, względnie udzielono możliwości odwołania podróży. Ponadto na niektórych trasach pozwana użyła większych samolotów, aby móc zaoferować pasażerom, których dotyczył strajk, alternatywne możliwości podróży. W dniu 5 listopada 2019 r. pozwana zaprosiła również na spotkanie stron w celu uniknięcia strajku. W dniu 7 listopada 2019 r. przedstawiła ona w tym względzie nową propozycję ugody. Ponadto wystąpiła ona z wnioskiem o wydanie postanowienia w przedmiocie środków tymczasowych, który został jednak oddalony wieczorem 6 listopada 2019 r. przez Landesarbeitsgericht (sąd pracy kraju związkowego Hesji) orzekający w drugiej instancji.

2. Amtsgericht (sąd rejonowy) oddalił powództwo. Stwierdził on – zgodnie z zarzutem pozwanej - że odwołanie jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004. W zakresie dotyczącym szczegółowych wyjaśnień odsyła się do uzasadnienia zaskarżonego orzeczenia.

3. Skarżąca wniosła apelację od tego wyroku sądu rejonowego […]. Podtrzymuje ona swoje żądania zawarte w pozwie podnosząc, że w następstwie orzeczenia Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości z dnia 17 kwietnia 2018 r. w sprawie C-195/17 (TUIfly), w przeciwieństwie do stanowiska Amtsgericht (sądu rejonowego), zainicjowany przez związki zawodowe strajk własnych pracowników można również uznać za część normalnego wykonywania działalności przewoźnika lotniczego, a zatem nie można go uznać za nadzwyczajną okoliczność w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004.

Wersja zanonimizowana

DOKUMENT ROBOCZY

Pozwana wnosi o oddalenie odwołania.

II.

Rozstrzygnięcie w przedmiocie apelacji wymaga wydania przez Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej orzeczenia w trybie prejudycjalnym zawierającego odpowiedź na postawione pytanie. **[Or. 4]**

1. Pytanie ma znaczenie dla rozstrzygnięcia:

Jeżeli w niniejszej sytuacji nadzwyczajne okoliczności w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 miałyby powodować zwolnienie z odpowiedzialności w odniesieniu do lotu będącego przedmiotem sporu, apelacja nie zostałaby uwzględniona, ponieważ powodowi nie przysługiwałoby wówczas roszczenie o odszkodowanie. Natomiast gdyby strajk nie był wyjątkową okolicznością, to odwołanie zostałoby uwzględnione.

2. To, czy strajk zainicjowany przez związek zawodowy stanowi nadzwyczajną okoliczność w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 jest kwestią wykładni tej normy – w tym przypadku przesłanki „nadzwyczajnych okoliczności” - która w razie wątpliwości jest zastrzeżona dla Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości.

3. Zgodnie z dotychczasową opinią izby orzekającej odwołanie lotu w niniejszej sprawie wynika z nadzwyczajnych okoliczności w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004.

a) W wyroku z dnia 21 sierpnia 2012 r. Bundesgerichtshof (federalny trybunał sprawiedliwości) […] orzekł, że zwolnienie z odpowiedzialności na podstawie art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 ma zastosowanie, jeżeli pracownicy przewoźnika lotniczego podejmują strajk w odpowiedzi na wezwanie związku zawodowego. Bundesgerichtshof musiał wydać orzeczenie w sprawie wezwania do strajku ze strony stowarzyszenia pilotów Cockpit i w tym zakresie orzekł (we fragmentach):

„[…]

2. Wbrew opinii sądu odwoławczego, wezwanie związku zawodowego do zorganizowania strajku w ramach sporu dotyczącego układu zbiorowego pracy, takie jak zapowiedziane powstrzymanie się od pracy przez pilotów pozwanej należących do stowarzyszenia Cockpit, które zgodnie z niekwestionowanymi ustaleniami sądu odwoławczego było przyczyną odwołania lotu, może uzasadniać wystąpienie nadzwyczajnych okoliczności w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia.

[…]

Wersja zanonimizowana

DOKUMENT ROBOCZY

f) Standardy opracowane przez Trybunał Sprawiedliwości dla usterek technicznych powinny być stosowane także wtedy, gdy okoliczności takie jak wspomniane w motywie czternastym – na przykład (ETS, Wallentin-Hermann/Alitalia, pkt 22) – przypadki destabilizacji politycznej, warunków meteorologicznych uniemożliwiających dany lot, zagrożenia bezpieczeństwa oraz strajków mających wpływ na działalność przewoźnika mogą spowodować wystąpienie nadzwyczajnych okoliczności. W tym kontekście istotne jest również, czy odwołanie jest spowodowane wyjątkowymi okolicznościami, wykraczającymi poza ramy normalnego wykonywania działalności przez danego przewoźnika lotniczego i pozostającymi poza jego kontrolą. **[Or. 5]**

Jeżeli – tak jak w niniejszym spornym przypadku – chodzi o strajk, nie ma znaczenia – przynajmniej co do zasady – czy na działalność przewoźnika lotniczego ma wpływ spór w sprawie układu zbiorowego pracy między osobami trzecimi, na przykład strajk pracowników operatora portu lotniczego lub innego przedsiębiorstwa, które wykonuje istotne zadania operacyjne, takie jak kontrola bezpieczeństwa, czy też strajk własnych pracowników tego przewoźnika lotniczego, takich jak personel naziemny lub personel pokładowy. Ani sformułowanie art. 5 ust. 3 rozporządzenia, ani jego motyw czternasty, ani wspomniane wyżej znaczenie i cel powyższego przepisu nie stanowią podstawy do takiego rozróżnienia.

Strajk własnych pracowników zostaje zazwyczaj również wywołany przez związek zawodowy, który chce uzyskać lepsze warunki pracy lub wyższe wynagrodzenia od drugiej strony układu zbiorowego pracy, którą może być pracodawca pracowników lub organizacja pracodawców. W tym celu związek zawodowy wzywa swoich członków do wzięcia udziału w sporze zbiorowym. Taki spór zbiorowy jest środkiem realizacji wolności zrzeszania się chronionej przez prawo Unii (art. 12 ust. 1 i art. 28 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej [Dz.U. 2000, C 364, s. 1 i nast. z dnia 18 grudnia 2000 r. […]) i zawiesza, przynajmniej w zakresie niezbędnym do przeprowadzenia sporu zbiorowego, istniejące w innych okolicznościach prawa i obowiązki z umowy o pracę. Wezwanie do strajku wywiera wpływ – również jeśli prowadzi do strajku własnych pracowników – „z zewnątrz” na [działalność] przewoźnika lotniczego i nie jest częścią normalnego wykonywania jego działalności. Jego celem jest bowiem jako środka walki w sporze o nowy lub inny układ zbiorowy właśnie zakłócenie „normalnego wykonywania działalności”, i jeśli to możliwe całkowite sparaliżowanie tej działalności. W związku z tym nie dotyczy on z reguły jedynie pojedynczego lotu lub lotów, lecz w typowej sytuacji oddziałuje na całą lub co najmniej na znaczną część całej działalności przewoźnika lotniczego. Cel rozporządzenia, jakim jest ochrona pasażerów – również poprzez obowiązek wypłaty odszkodowania – przed „problemami” (ETS, IATA i ELFAAA pkt 69; Wallentin-Hermann/Alitalia pkt 18) związanymi z – zasadniczo – możliwym do uniknięcia odwołaniem lotów, jest tak mało istotny w przypadku takiego strajku, jak w przypadkach, w których zewnętrzny spór zbiorowy lub inne zdarzenie skutkuje całkowitym lub znacznym wstrzymaniem normalnej działalności operacyjnej przewoźnika lotniczego. Ponadto, jak wynika z przyjętego przez West

Wersja zanonimizowana

DOKUMENT ROBOCZY

London County Court przypadku, w którym współpracownicy przewoźnika lotniczego uczestniczyli w dzikim strajku ze względu na to, że operator portu lotniczego nie zamierzał kontynuować zlecania przewoźnikowi lotniczemu naziemnego przewozu bagażu […] obydwie sytuacje mogą się pokrywać.

g) Izba orzekająca może oprzeć swoją dalszą analizę merytoryczną na powyższej wykładni rozporządzenia bez uprzedniego zwracania się do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym. Jak stwierdzono powyżej, przedstawione rozumienie normy wynika z brzmienia i celu rozporządzenia i jest zgodne z wykładnią art. 5 ust. 3 rozporządzenia wynikającą z dotychczasowego orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości. Rozważania, na których Trybunał oparł wykładnię przepisu zawartą w wyżej wymienionych orzeczeniach, znajdują zastosowanie również w niniejszym spornym przypadku. Na podstawie tego orzecznictwa izba orzekająca nie ma wątpliwości, że w wypadku nadzwyczajnych okoliczności wynikających ze strajku Trybunał Sprawiedliwości nie dokona oceny innej niż w pozostałych sytuacjach, wymienionych przykładowo w motywie czternastym rozporządzenia. **[Or. 6]**

Nie stoi to w sprzeczności z faktem, że sąd odwoławczy, zgodnie z niektórymi poglądami w literaturze […], doszedł do innego wniosku. Uzasadniając to bardziej szczegółowo, jest to usprawiedliwione z jednej strony odpowiednią wykładnią art. 19 konwencji montrealskiej, a z drugiej strony założeniem, że spory o układy zbiorowe pracy z własnymi pracownikami stanowią część ogólnego ryzyka prowadzenia działalności przez przewoźnika lotniczego. Jednakże oba te aspekty nie są decydujące ani zgodnie z brzmieniem rozporządzenia, ani zgodnie z orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej.

3. W niniejszym spornym przypadku, jak sama izba orzekająca może ocenić na podstawie ustaleń sądu odwoławczego, zapowiedź strajku przez stowarzyszenie Cockpit mogła doprowadzić do wystąpienia nadzwyczajnych okoliczności w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia.

a) W niniejszym spornym przypadku pozwana musiała liczyć się z tym, że większość zatrudnionych przez nią pilotów zastosuje się do wezwania do strajku. Nie chodziło zatem o skompensowanie nieobecności niewielkiej liczby pracowników, na przykład z powodu choroby, ale o reakcję na zagrożenie nieobecności przynajmniej znacznej części personelu latającego – pilotów. Pozwana powinna założyć, że w wyniku strajku nie będzie miała do dyspozycji wystarczającej liczby pilotów, aby wykonać cały plan lotów i że w związku z tym znaczna liczba zaplanowanych przez nią lotów nie będzie mogła zostać w ogóle wykonana lub nie będzie mogła zostać wykonana zgodnie z planem; pozwana miała zatem powody, aby zareagować już w momencie zapowiedzi strajku i zreorganizować plan lotów w taki sposób, aby z jednej strony spowodowane przez strajk zakłócenia w ruchu pasażerskim były jak najmniejsze w danych okolicznościach, a z drugiej strony by pozwana mogła powrócić do normalnej

Wersja zanonimizowana

DOKUMENT ROBOCZY

działalności najszybciej jak to możliwe po zakończeniu strajku. Sytuacja taka nie może zostać uznana za część normalnej działalności przewoźnika lotniczego.

b) Powołanie się przez stronę pozwaną na nadzwyczajne okoliczności nie jest wykluczone przez fakt, że pozwana mogła kontrolować sytuację.

W razie sporu zbiorowego nie można na ogół przyjmować, że ma miejsce możliwość zapanowania nad sytuacją, która wyklucza nadzwyczajne okoliczności. Decyzję o przeprowadzeniu strajku podejmuje strona pracownicza w ramach przysługującej jej autonomii w zakresie regulowania warunków pracy, a tym samym decyzja ta znajduje się poza organizacją obsługującego przewoźnika lotniczego. Wynika z tego, że przewoźnik lotniczy nie ma zazwyczaj, również w odniesieniu do własnych pracowników, żadnego prawnego wpływu na to, czy strajk się odbędzie, czy też nie. Chybiony jest przy tym argument, że obsługujący przewoźnik lotniczy w przypadku strajku wewnętrznego ma możliwość spełnienia żądań [związków zawodowych] i zapobieżenia w ten sposób strajkowi. W takim ujęciu wymagano by od przewoźnika lotniczego, aby zrezygnował ze swojej chronionej prawem Unii swobody zrzeszania się oraz przyjął na siebie z góry rolę przegranego w kontekście sporu z pracownikami. Ani nie można tego wymagać od przewoźnika lotniczego, ani nie leżałoby to w długoterminowym interesie pasażerów". **[Or. 7]**

b) W swoim dotychczasowym orzecznictwie izba orzekająca stosowała się do stanowiska Bundesgerichtshof i nadal uważa je za prawidłowe w niniejszej sprawie, gdzie mamy do czynienia z wezwaniem związku zawodowego do strajku.

Zdaniem izby orzekającej możliwość innej oceny nie wynika z wyroku Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości z dnia 17 kwietnia 2018 r. w sprawie C-195/17 („TUIFly"). Orzeczenie to dotyczyło specyficznej sytuacji „dzikiego strajku" wywołanego zaskakującym ogłoszeniem planów restrukturyzacji przez przewoźnika lotniczego. Nie jest to w żaden sposób porównywalne z okolicznościami niniejszej sprawy, w której brakuje konkretnych i aktualnych działań przedsiębiorstwa, na które jego pracownicy zareagowaliby bezpośrednio i z własnej inicjatywy poprzez podjęcie „dzikiego strajku".

Z wyroku Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-195/17 nie można również wywnioskować, by zgodny z prawem strajk własnych pracowników nie mógł stanowić nadzwyczajnych okoliczności. W szczególności punkty 46 i 47 tego orzeczenia wskazują jedynie, że zakwalifikowanie strajku jako nadzwyczajnej okoliczności nie zależy od tego, czy strajk jest zgodny z prawem według krajowych przepisów. Nie oznacza to jednak, że niektóre sytuacje, w których dochodzi do strajku jako takie nie kwalifikują się do zwolnienia z odpowiedzialności, lub że zalegalizowane, poprzez wezwanie związku zawodowego, zaniechanie pracy przez pracowników przewoźnika lotniczego nie może co do zasady stanowić nadzwyczajnej okoliczności, ponieważ wobec zainicjowania przez związek zawodowy nie wchodzi w zakres zwykłej

Wersja zanonimizowana

DOKUMENT ROBOCZY

działalności przewoźnika lotniczego i nie jest przez niego możliwe do opanowania.

Zdaniem izby orzekającej, decydujące dla kwalifikacji jako nadzwyczajnej okoliczności jest w niniejszym przypadku to, że wezwanie związku zawodowego – w przeciwieństwie do „dzikiego strajku" – jest czynnikiem wpływającym od zewnątrz na działalność przedsiębiorstwa. Owo wezwanie do strajku nie może być kontrolowane przez przewoźnika lotniczego i wywołany w ten sposób strajk nie może być przypisany normalnemu prowadzeniu działalności przez danego przewoźnika lotniczego: Celem wezwania do strajku lub strajku jest właśnie zakłócenie lub wstrzymanie tej działalności (BGH, wyrok z dnia 21 sierpnia 2012 r., ibidem).

Z punktu widzenia izby orzekającej nie można przeciwko przewoźnikowi lotniczemu podnieść argumentu, że mógłby on przeciwdziałać strajkowi lub „kontrolować" go poprzez **[Or. 8]** zastosowanie się do żądań związku zawodowego. Naruszyłoby to bowiem wolność zrzeszania się, łącząc spór ze związkiem zawodowym z obowiązkiem zapłaty odszkodowania na mocy rozporządzenia (WE) nr 261/2004.. Z tego powodu, zdaniem izby orzekającej, istnienie pewnej struktury płac lub brak woli podwyższenia płac, względnie – jak w niniejszym przypadku – diet i premii szefów pokładu, nie może zostać uznane za środek operacyjny przewoźnika lotniczego porównywalny z ogłoszeniem planów restrukturyzacji, jak miało to miejsce w sprawie C-195/17.

c) Jednakże w świetle orzeczenia Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-195/17, w orzecznictwie coraz częściej wyrażano ostatnio pogląd że w przypadku wewnętrznego strajku w zakładzie pracy zorganizowanego przez związek zawodowy nie można już zakładać istnienia nadzwyczajnych okoliczności (LG Düsseldorf, wyrok z dnia 26 sierpnia 2018 r. […]; LG Berlin, postanowienie z dnia 11 lutego 2020 r. […]; LG Bad Kreuznach, zarządzenie z dnia 20 stycznia 2020 r. […]; LG Nürnberg-Fürth, zarządzenie z dnia 2 marca 2020 r. […]; LG Memmingen, zarządzenie z dnia 30 marca 2020 r. […]; AG Frankfurt, wyrok z dnia 8 sierpnia 2019 r. […]) lub przynajmniej nie można tak zakładać, o ile nie zaistnieją dalsze szczególne okoliczności (LG Hamburg, wyrok z dnia 21 maja 2019 r. […]; wyrok z dnia 3 czerwca 2019 r. […]). W literaturze częściowo odrzuca się również zwolnienie z odpowiedzialności w przypadku strajku własnych pracowników przewoźnika lotniczego […].

Z tego powodu izba orzekająca uważa przedłożenie niniejszej sprawy Trybunałowi za uzasadnione;

[…]

Wersja zanonimizowana

DOKUMENT ROBOCZY