Anonüümseks muudetud versioon

Kohtuasi C-528/20

Eelotsusetaotlus

Saabumise kuupäev:

19. oktoober 2020

Eelotsusetaotluse esitanud kohus:

Landgericht Köln (Kölni apellatsioonikohus, Saksamaa)

Eelotsusetaotluse kuupäev:

9. september 2020

Hageja ja apellant:

CT

Kostja ja vastustaja apellatsioonimenetluses:

Deutsche Lufthansa AG

[…]

Landgericht Köln

Kohtumäärus

Kohtuasjas

CT *versus* Deutsche Lufthansa AG

tegi Landgericht Kölni 11. tsiviilkolleegium (edaspidi „eelotsusetaotluse esitanud kohus“)

9. septembril 2020

[…]

TÖÖDOKUMENT

järgmise kohtumääruse:

1. Menetlus peatatakse.

2. Euroopa Liidu Kohtule (edaspidi „Euroopa Kohus“) esitatakse ELTL artikli 267 alusel liidu õiguse tõlgendamise kohta järgmine eelotsuse küsimus:

   Kas lennuettevõtja enda töötajate streik, mida on alustatud ametiühingu esitatud üleskutse peale, on erakorraline asjaolu määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses?

Põhjendused

I.

1 Hageja esitab kostja vastu hüvitise nõude summas 250 eurot, millele lisandub viivis, tuginedes Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. veebruari 2004. aasta määrusele (EÜ) nr 261/2004, millega kehtestatakse ühiseeskirjad reisijatele lennureisist mahajätmise korral ning lendude tühistamise või pikaajalise **[lk 2]** hilinemise eest antava hüvitise ja abi kohta ning tunnistatakse kehtetuks määrus (EMÜ) nr 295/91 (ELT 2004, L 46, lk 1; ELT eriväljaanne 07/08, lk 10; edaspidi „määrus (EÜ) nr 261/2004“).

Nõude aluseks on järgmised asjaolud.

Hagejal oli broneering numbriga PYGKK J kostja 8. novembri 2019. aasta lendudele LH 1429 Sofia (SOF) – Frankfurt (FRA) ning LH 1460 Frankfurt (FRA) – Ljubljana (LJU). Lend LH 1429 pidi Sofiast plaanipäraselt väljuma kell 6:50 ja saabuma Frankfurti kell 8:30. Lend LH 1460 pidi Frankfurdist plaanipäraselt väljuma kell 9:15 ja saabuma hageja lõppsihtkohta Ljubljanasse kell 10:30 (kõik ajad on kohalikud). Sofiast Frankfurti suunduma pidanud lend LH 1429 tühistati. Seetõttu jäi hageja maha Frankfurdist Ljubljanasse suunduvast lennust LH 1460. Asenduslendu, millega oleksid hagejad jõudnud oma lõppsihtkohta vähem kui kahetunnise hilinemisega, kostja ei pakkunud.

Vahemaa Sofia ja Ljubljana vahel on lühem kui 1500 km.

Hageja […] esitas […] kostjale 9. detsembri 2019. aasta e-kirjaga 250 euro suuruse hüvitise nõude, määrates tasumise tähtajaks 16. detsembri 2019; kostja jättis nõude siiski rahuldamata, tuginedes erakorralistele asjaoludele, mis teda hüvitise maksmise kohustusest väidetavalt vabastavad.

8. novembril 2019 toimuma pidanud lend LH 1394[1] tühistati põhjusel, et kuna lennusaatjate ametiühing UFO oli pärast kollektiivlepingu läbirääkimiste nurjumist eelkõige päevarahade ja vanemlennusaatjate lisatasude suurendamise

[1] Mõeldud on ilmselt lendu LH 1429. – *Tlk*.

TÖÖDOKUMENT

Anonüümseks muudetud versioon

eesmärgil kutsunud 1. novembril 2019 üles korraldama ajavahemikul 7. novembrist 2019 kell 0.00 kuni 8. novembrini 2019 kell 24.00 streigi, ei olnud kostjal lendude teostamiseks salongipersonali. Nimetatud ajavahemikuks oli kavandatud 2165 lendu, nendest 294 mandritevahelist lendu ja 1871 Euroopa-sisest lendu. Pärast streigikutset koostas ja avaldas kostja muudetud lennuplaani, mis sisaldas ühekokku 1273 lendu, nendest 171 mandritevahelist lendu ja 1102 Euroopa-sisest lendu. Tegelikult tuli siiski tühistada rohkem lende, mistõttu jäi 7. ja 8. novembril 2019 ühtekokku toimumata 1478 lendu. 9. novembril 2019 tuli streigi tagajärgede tõttu tühistada veel 30 lendu, nendest üheksa mandritevahelist lendu ja 21 Euroopa-sisest lendu. Streik puudutas ühtekokku rohkem kui 170 000 reisijat. **[lk 3]**

Vastavalt kostja märkustele, millele hageja vastu ei vaielnud, avaldas kostja 6. novembril 2019 tühistamiste ja hilinemiste vältimiseks erilennuplaani ja rakendas tööle nn maapealse personali, käivitas vabatahtlike otsingu, vähendas teostatavatel lendudel lennumeeskonna liikmete arvu, järgides seadusega ette nähtud miinimumi, ja andis mõned lennud üle lennuettevõtjale Condor Flugdienst GmbH. Peale selle võimaldas ta Lufthansa Groupi reisijatel lende tasuta ümber broneerida ja andis Saksamaa-siseste lendude puhul reisijatele võimaluse reisida rongiga, isegi kui streik nende lendu ei mõjutanud. Streigist puudutatud reisijad broneeriti ümber teistele lendudele või rongile, samuti oli neil võimalus oma lend tasuta tühistada. Peale selle kasutas kostja mõnel liinil suuremaid lennukeid, et pakkuda streigist mõjutatud reisijatele reisiteekonna muutmist. Lisaks esitas kostja streigi ärahoidmiseks 5. novembril 2019 kutse kõrgema taseme lepitusläbirääkimistele. 7. novembril 2019 esitas kostja sellega seoses veel ühe lepitusettepaneku. Peale selle oli kostja esitanud esialgse õiguskaitse taotluse, mille jättis teise astme kohtuks olev Hessisches Landesarbeitsgericht (Hesseni liidumaa kõrgeim töökohus) 6. novembri 2019. aasta õhtul siiski rahuldamata.

2. Amtsgericht (esimese astme kohus) jättis hagi rahuldamata. Kostja vastuväitega nõustudes asus kohus seisukohale, et tühistamise põhjustasid erakorralised asjaolud määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses. Üksikasjadega seoses viidatakse vaidlustatud kohtuotsuse põhjendustele.

3. Esimese astme kohtu otsuse peale esitas hageja […] apellatsioonkaebuse. Selles jääb hageja oma nõude juurde ja väidab, et alates Euroopa Kohtu 17. aprilli 2018. aasta otsusest TUIFly (C-195/17, EU:C:2018:258) saab vastupidi esimese astme kohtu seisukohale pidada ka enda töötajate streiki lennuettevõtja tavapärase tegevuse osaks ja seega ei ole see erakorraline asjaolu määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses.

Kostja palub jätta apellatsioonkaebus rahuldamata.

II.

Apellatsioonkaebuse lahendamiseks on vaja Euroopa Kohtu vastust eelotsuse küsimusele. **[lk 4]**

TÖÖDOKUMENT

Anonüümseks muudetud versioon

1. Küsimus on kohtuasjas otsuse tegemiseks määrava tähtsusega.

Kui kujunenud olukorras peaksid seoses vaidlusaluse lennuga esinema vastutusest vabastavad erakorralised asjaolud määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses, siis jääb apellatsioonkaebus rahuldamata, kuna sellisel juhul puudub hagejal õigus hüvitisele. Kui aga streigi puhul ei ole tegemist erakorralise asjaoluga, siis tuleks apellatsioonkaebus rahuldada.

2. Vastus küsimusele, kas ametiühingu korraldatud streiki tuleb pidada erakorraliseks asjaoluks määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses, oleneb viidatud sätte – käesolevas asjas koosseisutunnuse „erakorralised asjaolud“ – tõlgendamisest, mida peab kahtluste korral tegema Euroopa Kohus.

3. Eelotsusetaotluse esitanud kohtu senise seisukoha põhjal on tühistamise käesoleval juhul põhjustanud erakorraline asjaolu määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses.

a) Bundesgerichtshof (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim üldkohus, edaspidi „BGH“) sedastas 21. augusti 2012. aasta otsuses […], et vastavalt määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 5 lõikele 3 vabaneb lennuettevõtja vastutusest, kui ametiühingu üleskutsele järgides asuvad streikima lennuettevõtja enda töötajad. Viidatud asjas tuli teha otsus pilootide ametiühingu Cockpit korraldatud streigi kohta ja BGH märkis sellega seoses järgmist (väljavõtted):

„[…]

2. Vastupidi apellatsioonikohtu seisukohale võib olukord, kus ametiühing kutsub kollektiivlepinguga seotud vaidluse raames üles streigile, millega on tegemist ametiühingusse Cockpit kuuluvate kostja pilootide tööseisaku puhul, mis on apellatsioonikohtu järelduste kohaselt – millele vastuväiteid ei esitatud – põhjustanud lendude tühistamise, kujutada endast erakorralisi asjaolusid määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses.

[…]

f) Kriteeriume, mille on Euroopa Kohus välja töötanud tehniliste rikete puhuks, tuleb kohaldada ka siis, kui erakorraliste asjaolude põhjustena tulevad kõne alla määruse põhjenduses 14 loetletud juhtumid – mille loetelu on vastavalt Euroopa Kohtu otsusele Wallentin-Hermann *vs.* Alitalia ([EU:C:2008:771], punkt 22) näitlik –, nimelt poliitiliselt ebastabiilsed olud, asjaomase lennu tegemiseks sobimatud ilmastikutingimused, turvalisuse oht ja tegutseva lennuettevõtja toimimist mõjutavad streigid. Ka selles osas on määrav see, kas tühistamise on põhjustanud ebaharilikud sündmused, mis ei ole omased lennuettevõtja tavapärasele tegevusele ja väljuvad tema tegeliku kontrolli alt. **[lk 5]**

Kui – nagu käesolevas asjas – on kõne all streik, ei ole vähemasti põhimõtteliselt oluline, kas lennuettevõtja tegevust mõjutab kollektiivlepinguga seotud vaidlus kolmandate isikute vahel, näiteks lennujaama käitaja töötajate streik või

TÖÖDOKUMENT

Anonüümseks muudetud versioon

lennutegevuse läbiviimiseks olulisi ülesandeid täitva muu ettevõtja, näiteks turvakontrolli töötajate streik, või asjaolu, et töötamisest keelduvad tegutseva lennuettevõtja enda töötajad, näiteks maapealse teeninduse töötajad või lennumeeskonna liikmed. Selliseks vahetegemiseks ei anna alust määruse artikli 5 lõike 3 sõnastus, põhjendus 14 ega kõnealuse sätte eespool kirjeldatud mõte ja eesmärk.

Ka enda töötajate streigi on üldjuhul korraldanud ametiühing, kes soovib kollektiivlepingu teiselt poolelt, kelleks võib olla töötajate tööandja või ka tööandjate organisatsioon, välja kaubelda paremaid töötingimusi või suuremat palka. Selle eesmärgi saavutamiseks kutsub ta oma liikmeid üles kollektiivsele aktsioonile. Sellised kollektiivsed aktsioonid on liidu õigusega tagatud ühinemisvabaduse kasutamise vahend (Euroopa Liidu põhiõiguste harta (EÜT 2000, C 364, lk 1 jj, 18.12.2000, […]) artikli 12 lõige 1 ja artikkel 28), mis vabastab – vähemasti osas, mis on vajalik selliste aktsioonide võimaldamiseks – töölepingutest tulenevate õiguste kasutamisest ja kohustute täitmisest. Üleskutse streigile mõjutab lennuettevõtjat „väljastpoolt“ ka osas, milles see toob kaasa lennuettevõtja enda töötajate tööseisaku, ja ei ole omane lennuettevõtja tavapärasele tegevusele. Nimelt on see uue kollektiivlepingu sõlmimise või olemasoleva kollektiivlepingu muutmise üle peetavas vaidluses kasutatav vahend, millega soovitakse „tavapärast tegevust“ just nimelt mõjutada ja võimaluse korral seda täiesti seisata. Üldjuhul ei puuduta see järelikult mitte üksnes ühte konkreetset või mõnda üksikut lendu, vaid hõlmab lennuettevõtja tegevust tervikuna või vähemasti selle olulisi osi. Määruse eesmärk tagada reisijatele – ka hüvitise maksmise kohustusega – kaitse lendude põhimõtteliselt välditavast tühistamisest tulenevate „ebamugavuste“ eest (Euroopa Kohtu otsus IATA ja ELFAA, C-344/04, punkt 69; Wallentin-Hermann *vs.* Alitalia, punkt 18) on sellise streigi puhul sama vähe kohaldatav nagu juhtudel, mil välise kollektiivse aktsiooni või muu sündmuse tagajärjel on lennuettevõtja tavapärane tegevus täielikult või olulistes osades seiskunud. Nagu näitab West London County Courtis (Lääne-Londoni krahvkonnakohus) menetletud juhtum, kus lennuettevõtja töötajad alustasid etteteatamata streiki, kuna lennujaama käitaja ei soovinud pikendada lennuettevõtja pagasikäitlusteenuste osutamise lepingut, […] võivad mõlemad olukorrad teineteiseks üle minna.

g) Kohus võib asja edasisel sisulisel hindamisel aluseks võtta määrusele eespool antud tõlgenduse, ilma et ta esitaks Euroopa Kohtule eelnevalt eelotsusetaotlust. Nagu märgitud, tuleneb kõnealuse sätte selline tõlgendus määruse sõnastusest ja eesmärgist ning on kooskõlas Euroopa Kohtu senises praktikas sisalduva määruse artikli 5 lõike 3 tõlgendusega. Kaalutlused, millele tuginedes on Euroopa Kohus andnud viidatud sättele eespool viidatud kohtuotsustes kirjeldatud tõlgenduse, on asjakohased ka käesolevas asjas. Viidatud kohtupraktika põhjal ei ole eelotsusetaotluse esitanud kohtul kahtlust, et erakorraliste asjaolude esinemist põhjustavat streiki hindab Euroopa Kohus samamoodi nagu muid määruse põhjenduses 14 näitlikult loetletud juhtumeid. **[lk 6]**

TÖÖDOKUMENT

Anonüümseks muudetud versioon

Sellise järelduse tegemist ei takista see, et ühes osas õiguskirjanduses […] esindatud seisukohtadega nõustudes on apellatsioonikohus teinud teistsuguse järelduse. Täpsemalt on see põhjendatud esiteks Montreali konventsiooni artikli 19 asjaomase tõlgendamisega, teiseks oletusega, et kollektiivlepinguga seotud vaidlused enda töötajatega kuuluvad lennuettevõtja üldise tegevusriski hulka. Kumbki aspekt ei ole määruse sõnastuse ega Euroopa Kohtu praktika põhjal otsustades siiski määrav.

3. Käesolevas asjas võis ametiühingu Cockpit streigihoiatus – nagu kohus saab apellatsioonikohtu sedastuste alusel ise hinnata – kaasa tuua erakorralised asjaolud määruse artikli 5 lõike 3 tähenduses.

a) Käesolevas asjas pidi kostja arvestama sellega, et valdav osa tema pilootidest ühineb streigiga. Seega ei olnud vaja asendada väikest arvu näiteks haigestumise tõttu välja langenud töötajaid, vaid reageerida tuli pilootide olulise osa väljalangemise ohule. Kostja pidi lähtuma sellest, et streigi tagajärjel ei ole tema käsutuses lennuplaanist tervikuna kinnipidamiseks vajalikul hulgal piloote, mistõttu ei saa ta märkimisväärset hulka plaanijärgsetest lendudest üldse teostada või kavandatud viisil teostada; seepärast oli tal alust reageerida juba streigihoiatusele ja lennuplaan selliselt ümber korraldada, et esiteks häiriks streik reisijaid nii vähe nagu kujunenud asjaoludel võimalik ja et teiseks suudaks ta pärast streigi lõppu võimalikult peatselt jätkata tavapärast tegevust. Sellist olukorda ei saa arvata lennuettevõtja tavapärase tegevuse hulka.

b) Kostja tuginemist erakorralistele asjaoludele ei välista see, et olukord oli kostja kontrolli all.

Kollektiivlepinguga seotud vaidluse korral ei saa üldjuhul eeldada, et kuna olukord on kontrolli all, siis on erakorraliste asjaolude esinemine välistatud. Streigi korraldamise otsuse teevad töötajad neile kuuluva kollektiivläbirääkimiste vabaduse raames ja seega väljaspool tegutseva lennuettevõtja tegevust. Sellest nähtub, et lennuettevõtjal ei ole üldjuhul võimalik õiguslikult märkimisväärselt mõjutada ka enda töötajaid, kes otsustavad, kas streikida või streigist loobuda. Seejuures ei ole veenev argument, et ettevõttesisese streigi korral saab tegutsev lennuettevõtja talle esitatud nõuete täitmisega streigi ära hoida. Sellega nõutaks lennuettevõtjalt, et ta loobuks liidu õigusega kaitstud ühinemisvabadusest ja asetaks ennast töövaidluses algusest peale kaotaja rolli. Seda ei saa lennuettevõtjalt oodata ja pikaajaliselt ei oleks see ka reisijate huvides.“ **[lk 7]**

b) Oma senises praktikas on eelotsusetaotluse esitanud kohus nõustunud BGH seisukohaga ja peab seda endiselt asjakohaseks käesolevas olukorras, kus streigi on korraldanud ametiühing.

Teistsugust hinnangut ei saa eelotsusetaotluse esitanud kohtu arvates anda ka Euroopa Kohtu 17. aprilli 2018. aasta otsuse TUIFly (C-195/17) alusel. Viidatud kohtuotsus käsitles „etteteatamata streigi“ eriomast olukorda, mille põhjustas lennuettevõtja ootamatu teade ümberkorralduskavadest. See ei ole kuidagi

TÖÖDOKUMENT

Anonüümseks muudetud versioon

võrreldav käesoleva olukorraga, kus puuduvad konkreetsed ja ajakohased ettevõttesisesed meetmed, mille vastu alustavad enda töötajad vahetult ja omal algatusel „etteteatamata streiki“.

Euroopa Kohtu otsusest kohtuasjas C-195/17 ei tulene ka näiteks seda, et enda töötajate õiguspärast streiki ei saa pidada erakorraliseks asjaoluks. Eelkõige viidatud kohtuotsuse punktidest 46 ja 47 nähtub vaid see, et streigi liigitamiseks erakorraliseks asjaoluks ei ole oluline, kas streik on riigisisese õiguse alusel õiguspärane või mitte. Sellest ei tulene siiski, et teatavatel streigiga seotud olukordadel puudub *per se* vastutusest vabastav mõju või et lennuettevõtja töötajate tööseisak, mis põhineb ametiühingu üleskutsel, ei saa põhimõtteliselt – kuna ametiühingu algatatuna ei kuulu see lennuettevõtja tavapärase tegevuse hulka ja ei ole lennuettevõtja kontrolli all – olla erakorraline asjaolu.

Eelotsusetaotluse esitanud kohus leiab, et erakorraliseks asjaoluks liigitamisel on käesoleval juhul määrav, et erinevalt „etteteatamata streigist“ mõjutab ametiühingu üleskutse streigile ettevõtja tegevust just väljastpoolt. Üleskutse streigile ei ole lennuettevõtja kontrolli all ja selle alusel alustatud streik ei ole omane asjaomase lennuettevõtja tavapärasele tegevusele: streigikutse või streik on ette nähtud just selleks, et seda tegevust häirida või seisata (BGH 21. augusti 2012. aasta otsus […]).

Eelotsusetaotluse esitanud kohtu seisukohast ei saa lennuettevõtja vastu tugineda ka sellele, et lennuettevõtja saab streiki vältida või „kontrolli all hoida“, kui ta täidab ametiühingu esitatud nõuded, kuna **[lk 8]** ametiühinguga peetava vaidluse sidumine kohustusega maksta määruse (EÜ) nr 261/2004 alusel hüvitist kahjustaks ühinemisvabadust. Eelotsusetaotluse esitanud kohus leiab, et samal põhjusel ei saa ka teatava palgaastmestiku olemasolu või puuduvat tahet tõsta palka või – nagu käesoleval juhul – suurendada päevarahasid ja vanemlennusaatjate lisatasu, liigitada lennuettevõtja ettevõttesiseseks meetmeks, mis oleks võrreldav ümberkorralduskavast teadaandmisega, millega oli tegemist kohtuasjas C-195/17.

c) Arvestades Euroopa Kohtu otsust kohtuasjas C-195/17, asutakse kohtupraktikas siiski üha rohkem seisukohale, et ametiühingu korraldatud ettevõttesisese streigi puhul ei saa enam lähtuda erakorraliste asjaolude olemasolust (Landgericht Düsseldorfi 26. augusti 2018. aasta otsus […]; Landgericht Berlini 11. veebruari 2020. aasta määrus […]; Landgericht Bad Kreuznachi 20. jaanuari 2020. aasta määrus […]; Landgericht Nürnberg-Fürthi 2. märtsi 2020. aasta määrus […]; Landgericht Memmingeni 30. märtsi 2020. aasta määrus […]; Amtsgericht Frankfurti 8. augusti 2019. aasta otsus […]) või ei saa seda teha teiste eriliste asjaolude puudumisel (Landgericht Hamburgi 21. mai 2019. aasta määrus […]; 3. juuni 2019. aasta otsus […]). Osaliselt leitakse ka õiguskirjanduses, et lennuettevõtja enda töötajate streigil ei ole vastutusest vabastavat mõju […].

TÖÖDOKUMENT

Anonüümseks muudetud versioon

Esitatud kaalutlusel on eelotsusetaotluse esitanud kohtu arvates eelotsusemenetlus vajalik;

[…]

TÖÖDOKUMENT

Anonüümseks muudetud versioon