

Anonimizuota versija

Vertimas

C-516/20-1

Byla C-516/20

Prašymas priimti prejudicinį sprendimą

Gavimo data:

2020 m. spalio 14 d.

Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas:

Landgericht Köln (Kelno apygardos teismas, Vokietija)

Nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą priėmimo data:

2020 m. rugsėjo 9 d.

Ieškovai:

JT

NQ

Atsakovė:

Ryanair DCA

<...>

***Landgericht Köln* (Kelno apygardos teismas)**

nutartis

byloje

JT ir NQ prieš *Ryanair DCA*

Landgericht Köln 11-oji civilinių bylų kolegija

2020 m. rugsėjo 9 d.

<...>

nutaria:

1. Sustabdyti bylos nagrinėjimą.
2. Pagal SESV 267 straipsnį pateikti Europos Sąjungos Teisingumo Teismui šį klausimą dėl Sąjungos teisės išaiškinimo:

Ar profesinės sąjungos raginimo nulemtas savų oro vežėjo darbuotojų streikas laikomas ypatingomis aplinkybėmis, kaip tai suprantama pagal Reglamento (EB) Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį?

Motyvai

I.

1. Ieškovai reikalauja, kad atsakovė kiekvienam iš jų sumokėtų 400 EUR kompensaciją su palūkanomis pagal 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 261/2004, nustatantį bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba (**orig. p. 2**) atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinantį Reglamentą (EEB) Nr. 295/91 (toliau – Reglamentas (EB) Nr. 261/2004).

Reikalavimas grindžiamas toliau nurodytomis faktinėmis aplinkybėmis.

Ieškovai rezervacijos numeriu SZHH9D buvo rezervavę skrydį FR1035, kurį turėjo vykdyti atsakovė 2018 m. liepos 25 d. iš Kelno / Bonos (CGN) į Tenerifę (TFS). Orlaisis, kuriuo vykdytas skrydis FR1035, įprastai turėjo pakilti 12 val. 40 min. ir nusileisti paskirties vietoje 16 val. 25 min. (duomenys nurodomi atitinkamai vietos laiku). Skrydis FR1035 buvo atšauktas. Atsakovė nepasiūlė pakaitinio skrydžio, kuriuo ieškovai būtų galėję atvykti į kelionės paskirties vietą pavėlavę mažiau nei 3 valandas.

Atstumas tarp Kelno / Bonos ir Tenerifės yra tarp 1 501 km ir 3 500 km.

Siekdami įgyvendinti savo reikalavimus ieškovai kreipėsi į savo procesinius atstovus. 2019 m. kovo 7 d. laišku pastarieji pareikalavo iš atsakovės iki 2019 m. kovo 14 d. sumokėti po 400 EUR, iš viso – 800 EUR kompensaciją, tačiau ji atsisakė tai padaryti remdamasi ypatingomis aplinkybėmis, atleidžiančiomis ją nuo pareigos mokėti kompensaciją.

2018 m. liepos 25 d. skrydžio FR1035 atšaukimas buvo grindžiamas profesinių sąjungų organizuotu streiku, kurį vykdė atsakovės Portugalijos, Ispanijos, Italijos ir Belgijos įgulos nariai. Pastarasis tęsėsi nuo 2018 m. liepos 25 d. 00 val. 00 min. iki 2018 m. liepos 26 d. 24 val. 00 min., o tai lėmė, kad atsakovė neturėjo įgulos narių, kurie galėtų vykdyti skrydį. Italijos įgulos nariai, kurie buvo numatyti nagrinėjamam skrydžiui, taip pat dalyvavo streike. Pirmiau nurodytu laikotarpiu įgulos buvo sustabdžiusios veiklą dėl 455 atsakovės skrydžių. Siekdama kompensuoti sustabdytą veiklą, atsakovė pasitelkė įgulas iš kitų šalių, tačiau ji

neturėjo pakankamai įgulos narių, kad galėtų susidoroti su streiko sukeltu darbuotojų trūkumu. Atsakovė, be kita ko, rėmėsi 2018 m. liepos 26 d. pranešimu spaudai, kuriame ginčo pagrindu įvardinta tai, kad „*keleivių salono įgulos nariai reikalauja geresnių darbo sąlygų, įskaitant daugiau pinigų. Ryanair savo ruožtu grasina sumažinti darbo vietų skaičių*“.

2. Apylinkės teismas ieškinį atmetė. Kaip ir prieštaravime nurodė atsakovė, jis laikėsi nuomonės, kad atšaukimas grindžiamas ypatingomis (**orig. p. 3**) aplinkybėmis, kaip tai suprantama pagal Reglamento (EB) Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį. <...>

3. Ieškovai apylinkės teismo sprendimą apskundė apeliacine tvarka. Jie tebesiekia ieškinyje nurodytų reikalavimų patenkinimo ir teigia, kad remiantis 2018 m. balandžio 17 d. Europos Teisingumo Teismo sprendimu byloje C-195/17 („*TUIfly*“), savų darbuotojų streikas, inicijuotas profesinės sąjungos, priešingai nei nusprendė apylinkės teismas, taip pat gali būti laikomas įprastos oro vežėjo veiklos dalimi, todėl jis nėra ypatinga aplinkybė, kaip tai suprantama pagal Reglamento (EB) Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį. Be to, ieškovai mano, kad atsakovė turėjo nurodyti streiko priežastis ir priemones, kurių buvo imtasi siekiant jo išvengti; nesutarimai tarp bendrovės vadovybės ir darbuotojų nėra neįprasti ir neturi jokios išorinės įtakos įmonės veiklai. Tas pats pasakytina ir apie ginčus dėl kolektyvinių sutarčių.

Atsakovė prašo atmesti apeliacinį skundą.

II.

Sprendimą dėl apeliacinio skundo bus galima priimti tuomet, kai bus gautas Europos Sąjungos Teisingumo Teismo prejudicinis sprendimas, priimtas atsakius į prejudicinį klausimą.

1. Šis klausimas yra reikšmingas priimant sprendimą pagrindinėje byloje.

Jei šioje situacijoje nagrinėjamo skrydžio atveju galėtų būti atleidžiama nuo atsakomybės remiantis ypatingomis aplinkybėmis, kaip tai suprantama pagal Reglamento (EB) Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį, apeliacinis skundas nebus tenkinamas, nes ieškovai neturės teisės į kompensaciją. Tačiau jei streikas nebūtų laikomas ypatinga aplinkybe, apeliacinis skundas būtų patenkintas.

2. Klausimas, ar profesinės sąjungos paskatintas streikas laikomas ypatingomis aplinkybėmis, kaip tai suprantama pagal Reglamento (EB) Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį, susijęs su šios normos, t. y. jos sudėties požymio „ypatingos aplinkybės“, aiškinimu, kuris kilus abejonių yra Europos Sąjungos Teisingumo Teismo prerogatyva.

3. Remiantis kolegijos pozicija, kurios ji ligi šiol laikėsi, nagrinėjamu atveju atšaukimas buvo nulemtas ypatingų aplinkybių, kaip tai suprantama pagal Reglamento (EB) Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį. (**orig. p. 4**)

a) *Bundesgerichtshof* (Aukščiausiasis Federalinis Teismas) 2012 m. rugpjūčio 21 d. sprendime <...> konstatavo, kad atleidimas nuo atsakomybės pagal Reglamento (EB) Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį taikomas, jei oro transporto bendrovės darbuotojai pradeda streikuoti atsiliepdami į profesinės sąjungos raginimą. *Bundesgerichtshof* turėjo priimti sprendimą, kaip ir šioje byloje, dėl pilotų asociacijos *Cockpit* raginimo streikuoti ir nagrinėjamu klausimu (be kita ko) nurodė:

„...“

2. Priešingai, nei mano apeliacinės instancijos teismas, profesinės sąjungos raginimas streikuoti ginčijantis dėl kolektyvinių sutarčių, kaip šis skelbiamas asociacijai *Cockpit* priklausančių atsakovės pilotų neatvykimas į darbą, dėl kurio pagal neginčytas apeliacinės instancijos teismo išvadas buvo atšauktas skrydis, gali būti laikomas ypatingomis aplinkybėmis, kaip tai suprantama pagal reglamento 5 straipsnio 3 dalį.

...

f) Į Teisingumo Teismo suformuotus kriterijus dėl techninių trūkumų turi būti atsižvelgiama ir tuo atveju, kai ypatingų aplinkybių priežastimi gali būti laikomi tokie įvykiai, kurių pavyzdžiai pateikti 14 konstatuojamojoje dalyje (Teisingumo Teismo sprendimo *Wallentin-Hermann / Alitalia* 22 punktą) – politinis nestabilumas, meteorologinės sąlygos, neleidžiančios vykdyti atitinkamo skrydžio, pavojus saugumui, netikėtai atsiradę skrydžių saugos trūkumai ir streikai, turintys įtakos skrydį vykdančio oro vežėjo veiklos vykdymui. Šiuo klausimu taip pat svarbu, ar skrydis buvo atšauktas dėl neįprastų aplinkybių, kurios nėra susijusios su įprastine oro transporto bendrovės veikla ir kurių bendrovė negalėjo suvaldyti.

Streiko, kaip šioje byloje, atveju neturi – bent jau esminės – reikšmės aplinkybė, ar oro transporto bendrovės veikla trikdoma dėl su darbo užmokesčiu susijusio ginčo tarp trečiųjų šalių, pavyzdžiui, dėl oro uostą valdančios ar kitos bendrovės, kuriai pavestos pagrindinės veiklos funkcijos, pavyzdžiui, saugumo kontrolė, darbuotojų streiko, ar dėl to, kad darbą nutraukia skrydį vykdančios oro transporto bendrovės savi darbuotojai, kaip, pavyzdžiui, antžeminis personalas ar įgulos personalas. Nei reglamento 5 straipsnio 3 dalies tekstas, nei 14 konstatuojamoji dalis, nei pirmiau nurodyta nuostatos prasmė ir tikslas nesuteikia pagrindo spręsti apie tokį skirstymą.

Savų darbuotojų streikas paprastai taip pat inicijuojamas profesinės sąjungos, siekiančios išreikalauti iš priešingos kolektyvinės sutarties šalies, kuri gali būti darbuotojų darbdavys, bet taip pat – tam tikra darbdavių organizacija, geresnes darbo sąlygas ar didesnę atlyginimą. Šiuo tikslu sąjungos nariai raginami įsitraukti į kolektyvinį darbo ginčą. Toks darbo ginčas yra pagal Sąjungos teisę ginamos asociacijų laisvės priemonė (Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijos 12 straipsnio 1 dalis ir 28 straipsnis (OL C 364, 2000 12 18, p. 1 ir paskesni <...>)

ir, jei tai būtina darbo ginčui, ja sustabdomos kitu atveju iš darbo sutarties kylančios teisės ir pareigos. Raginimas streikuoti netgi tuo atveju, kai streikuoja savi darbuotojai, oro vežėją veikia iš išorės (**orig. p. 5**) ir nėra būdingas įprastai jo veiklai. Juo kaip tik siekiama sutrikdyti ir, jei įmanoma, visiškai paralyžiuoti „įprastą veiklą“, pasinaudojant tuo kaip priemone kovoje dėl naujos ar kitokios kolektyvinės sutarties. Todėl streikas paprastai siejamas ne su konkrečiu skrydžiu ar pavieniais skrydžiais, o dažniausiai su visa oro vežėjo veikla ar bent didžiąja jos dalimi. Vykstant tokiam streikui reglamento tikslas apsaugoti keleivius nuo „nemalonumų“, susijusių su skrydžio atšaukimu, kurio iš esmės galima išvengti, taip pat nustatant pareigą mokėti kompensacijas (Teisingumo Teismo sprendimo *IATA ir ELFAA 69* punktas; Sprendimo *Wallentin-Hermann / Alitalia 18* punktas), lieka neįgyvendintas lygiai taip pat, kaip ir tais atvejais, kai įprasta ūkinė oro transporto bendrovės veikla visiškai arba reikšminga dalimi sustoja dėl išorinio darbo ginčo ar kito įvykio. Be to, <...>, abi situacijos gali susipinti.

g) Kolegija gali remtis pirmiau nurodytu reglamento aiškinimu toliau nagrinėdama bylą iš esmės, neteikdama prašymo Europos Sąjungos Teisingumo Teismui priimti prejudicinį sprendimą. Kaip jau nurodyta, minėta norma taip gali būti suprantama iš reglamento formuluotės ir tikslo ir toks jos suvokimas suderinamas su reglamento 5 straipsnio 3 dalies aiškinimu jau paskelbtoje Teisingumo Teismo jurisprudencijoje. Argumentus, kuriais Teisingumo Teismas grindė šios nuostatos aiškinimą nurodytuose sprendimuose, galima taikyti ir nagrinėjamu atveju. Atsižvelgiant į minėtą jurisprudenciją, kolegijai nekyla abejonų, kad Teisingumo Teismas nevertins dėl streiko susiklostančių ypatingų aplinkybių kitaip nei likusių reglamento 14 konstatuojamojoje dalyje išvardytų situacijų pavyzdžių.

Šios išvados nepaneigia tai, kad apeliacinės instancijos teismas, atsižvelgdamas į kai kurias doktrinoje išreikštas pozicijas <...>, padarė kitokią išvadą. Tokia išvada, motyvavus ją išsamiau, viena vertus, pateisinama atitinkamu Monrealio konvencijos 19 straipsnio aiškinimu, kita vertus, prielaida, kad kolektyviniai ginčai su savais darbuotojais priskirtini bendrai oro transporto bendrovės veiklos rizikai. Vis dėlto abu šie aspektai neturi lemiamos reikšmės nei remiantis reglamento tekstu, nei pagal Europos Sąjungos Teisingumo Teismo jurisprudenciją.

3. Nagrinėjamu atveju asociacijos *Cockpit* paskelbtas streikas, kaip gali įvertinti pati kolegija, remdamasi apeliacinės instancijos teismo išvadomis, galėjo nulemti ypatingų aplinkybių, kaip tai suprantama pagal reglamento 5 straipsnio 3 dalį, susiklostymą.

a) Nagrinėjamu atveju atsakovė turėjo tikėtis, kad dauguma jos įdarbintų pilotų atsilieps į raginimą dalyvauti streike. Taigi reikėjo spręsti ne klausimą, kaip kompensuoti nedidelio skaičiaus darbuotojų trūkumą šiems, pavyzdžiui, susirgus, o kaip reaguoti į gresiantį (**orig. p. 6**) didelės pilotų dalies trūkumą. Atsakovė turėjo numatyti, jog dėl streiko neturės pakankamai pilotų, kad galėtų visiškai laikytis skrydžių tvarkaraščio, todėl nemažai jos suplanuotų skrydžių negalės būti

vykdomi apskritai arba taip, kaip buvo numatyta; dėl šios priežasties ji turėjo reaguoti jau į patį streiko paskelbimą ir perplanuoti skrydžių tvarkaraštį taip, kad, viena vertus, neigiamas streiko poveikis keleiviams būtų kuo mažesnis, kiek tokiomis aplinkybėmis įmanoma, ir, kita vertus, kad ji pasibaigus streikui galėtų kuo greičiau grįžti į normalų darbo režimą. Tokia situacija negali būti priskiriama įprastai oro vežėjo veiklai.

b) Aplinkybė, kad atsakovė galėjo valdyti situaciją, neatima iš atsakovės galimybės remtis ypatingomis aplinkybėmis.

Kilus kolektyviniam ginčui paprastai negali būti daroma prielaida, kad valdomos situacijos atveju aplinkybės nelaikomos ypatingomis. Sprendimas streikuoti priimamas darbuotojų, naudojantis pagal kolektyvinę sutartį suteikta autonomija, taigi šis sprendimas nepatenka į skrydžius vykdančio oro vežėjo veiklos ribas. Tai reiškia, kad oro transporto bendrovė paprastai neturi teisiniu požiūriu reikšmingos įtakos ir saviems darbuotojams sprendžiant – streikuoti ar ne. Negalima pritarti argumentui, kad skrydį vykdančio oro vežėjas gresiant streikui bendrovės viduje turi galimybę patenkinti reikalavimus ir taip išvengti streiko. Taip iš oro vežėjo būtų reikalaujama atsisakyti pagal Sąjungos teisę ginamos jo paties asociacijų laisvės ir nuo pat pradžių prisiimti darbo ginčo pralaimėtojo vaidmenį. Toks reikalavimas būtų nei pagrįstas oro vežėjui, nei ilgainiui naudingas keleiviams.“

b) Kolegija savo ankstesnėje jurisprudencijoje vadovavosi *Bundesgerichtshof* pozicija ir laikosi nuomonės, kad ši pozicija taip pat tinkama nagrinėjamoje profesinės sąjungos šaukiamo streiko situacijoje.

Kolegijos nuomone, tokio vertinimo taip pat nepaneigia 2018 m. balandžio 17 d. Europos Sąjungos Teisingumo Teismo sprendimas *TUIFly* (C-195/17). Šis sprendimas susijęs su specifine „laukinio streiko“, paskelbto netikėtai pranešus apie oro vežėjo bendrovės restruktūrizavimą, situacija, į kurią savi oro vežėjo darbuotojai tiesiogiai ir iniciatyviai reagavo. To negalima lyginti su šios bylos aplinkybėmis, kai profesinės sąjungos nariai atsiliepia į profesinės sąjungos organizuotą raginimą streikuoti.

Remiantis Europos Sąjungos Teisingumo Teismo sprendimu byloje C-195/17 taip pat negali būti daroma išvada, kad teisėtas savų darbuotojų streikas negali būti laikomas ypatingomis aplinkybėmis. Visų pirma iš minėto sprendimo 46 (orig. p. 7) ir 47 punktų matyti tik tai, jog sprendžiant, ar priskirti streiką ypatingoms aplinkybėms, nėra svarbu, ar streikas pagal nacionalinę teisę yra teisėtas ar ne. Vis dėlto tai nereiškia, kad yra tam tikros streiko situacijos, kuriose atleidimas nuo atsakomybės *per se* netaikomas arba kad oro transporto bendrovės darbuotojų veiklos sustabdymas, kurį legalizavo profesinės sąjungos raginimas streikuoti, iš esmės negali būti laikomas ypatinga aplinkybe, nes dėl profesinės sąjungos inicijavimo jis nėra įprasta oro vežėjo veiklos dalis ir jo negalima kontroliuoti.

Kolegijos nuomone, nagrinėjamoje situacijoje aplinkybių pripažinimą ypatingomis lemia tai, kad profesinės sąjungos raginimu, kitaip nei „laukinio streiko“ atveju, poveikis ūkinei bendrovei daromas būtent iš išorės. Oro vežėjas negali suvaldyti raginimo dalyvauti streike, be to, taip inicijuotas streikas negali būti priskiriamas įprastam su streiku susijusio oro vežėjo veiklos vykdymui: priešingai, raginimu dalyvauti streike arba streiku siekiama sutrikdyti arba sustabdyti šią veiklą <...>.

Kolegijos nuomone, byloje prieš oro vežėją taip pat negali būti remiamasi argumentu, kad oro vežėjas galėjo neutralizuoti arba „suvaldyti“ streiką patenkindamas profesinės sąjungos pareikštus reikalavimus, nes ginčo su profesine sąjunga siejimas su pareiga mokėti kompensaciją pagal Reglamentą (EB) Nr. 261/2004 būtų nesuderinamas su asociacijų laisve. Dėl šios priežasties kolegija mano, kad tam tikros darbo užmokesčio struktūros buvimas arba nenoras didinti darbo užmokestį negali būti laikomi oro vežėjo veiklos priemone, panašia į pranešimą apie planuojamą restruktūrizavimą, kaip buvo byloje C-195/17.

c) Vis dėlto paskutiniu metu jurisprudencijoje, atsižvelgiant į Teisingumo Teismo sprendimą byloje C-195/17, vis dažniau laikomasi nuomonės, kad profesinės sąjungos organizuojamas streikas bendrovės viduje apskritai (**orig. p. 8**) ar bent jau nesant kitų išskirtinių aplinkybių <...> nebegali būti laikomas ypatingomis aplinkybėmis <...>. Doktrinoje taip pat iš dalies nepritariama atleidimui nuo atsakomybės savų oro vežėjo darbuotojų streiko atveju <...>.

Dėl šios priežasties kolegija mano, kad tikslinga teikti prašymą priimti prejudicinį sprendimą.

<...>