

Ανωνυμοποιημένο κείμενο

Μετάφραση

C-528/20 – 1

Υπόθεση C-528/20

Αίτηση προδικαστικής αποφάσεως

Ημερομηνία καταθέσεως:

19 Οκτωβρίου 2020

Αιτούν δικαστήριο:

Landgericht Köln (Γερμανία)

Ημερομηνία της αποφάσεως του αιτούντος δικαστηρίου:

9 Σεπτεμβρίου 2020

Ενάγουσα:

CT

Εναγομένη:

Deutsche Lufthansa AG

[παραλειπόμενα]

Landgericht Köln

Διάταξη

Στη διαφορά

CT κατά Deutsche Lufthansa AG

το 11ο τμήμα αστικών διαφορών του Landgericht Köln (πρωτοδικείου Κολωνίας, Γερμανία)

εξέδωσε στις 9.9.2020

[παραλειπόμενα]

την ακόλουθη

διάταξη:

1. Αναστέλλει τη διαδικασία.
2. Υποβάλλει στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ το ακόλουθο ερώτημα όσον αφορά την ερμηνεία του δικαίου της Ένωσης:

Συνιστά έκτακτη περίπτωση, κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004, η απεργία των εργαζομένων του αερομεταφορέα την οποία κήρυξε συνδικαλιστική οργάνωση;

Σκεπτικό:

I.

1 Η ενάγουσα αξιώνει από την εναγομένη αποζημίωση ύψους 250 ευρώ, πλέον τόκων, βάσει του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης [σελ. 2 του πρωτοτύπου] καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 295/91 (στο εξής: κανονισμός (ΕΚ) 261/2004).

Η αξίωση στηρίζεται στα ακόλουθα πραγματικά περιστατικά:

Η ενάγουσα είχε προβεί στην υπ' αριθ. PYGKK J κράτηση που αφορούσε τις πτήσεις LH 1429 και LH 1460 από τη Σόφια (SOF) προς τη Λιουμπλιάνα (LJU) μέσω Φραγκφούρτης (FRA), τις οποίες επρόκειτο να εκτελέσει η εναγομένη στις 8.11.2019. Κανονικά, η πτήση LH 1429 επρόκειτο να αναχωρήσει στις 6:50 από τη Σόφια και να αφιχθεί στη Φραγκφούρτη στις 8:30. Η πτήση LH 1460 επρόκειτο να αναχωρήσει κανονικά στις 9:15 από τη Φραγκφούρτη και να αφιχθεί στον προορισμό της ενάγουσας στη Λιουμπλιάνα στις 10:30 (τοπική ώρα αντίστοιχα). Η πτήση LH 1429 από τη Σόφια προς τη Φραγκφούρτη ματαιώθηκε. Ως εκ τούτου η ενάγουσα έχασε την ανταπόκρισή της με την πτήση LH 1460 από τη Φραγκφούρτη προς τη Λιουμπλιάνα. Η εναγομένη δεν προσέφερε εναλλακτική μεταφορά που να επιτρέπει στην ενάγουσα να φτάσει στον ταξιδιωτικό προορισμό της με καθυστέρηση μικρότερη των δύο ωρών.

Η απόσταση μεταξύ Σόφιας και Λιουμπλιάνας είναι μικρότερη των 1500 χιλιομέτρων.

Με μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου της 9.12.2019 η ενάγουσα [παραλειπόμενα] κάλεσε [παραλειπόμενα] την εναγομένη να καταβάλει αποζημίωση ύψους 250,00 ευρώ, τάσσοντάς της προθεσμία μέχρι τις 16.12.2019, πράγμα το οποίο εκείνη αρνήθηκε, επικαλούμενη έκτακτες περιστάσεις που την απαλλάσσουν από την υποχρέωση αποζημίωσης.

Αιτία για τη ματαίωση της πτήσης [LH 1429] στις 8.11.2019 αποτέλεσε το γεγονός ότι, λόγω απεργίας που είχε προαναγγείλει η συνδικαλιστική οργάνωση μελών πληρώματος αεροσκαφών UFO την 1.11.2019 για το διάστημα από 7.11.2019, ώρα 0:00, έως 8.11.2019, ώρα 24:00, με κύριο αίτημα την αύξηση των αποζημιωνόμενων εξόδων και των επιδομάτων των προϊσταμένων πληρώματος μετά την αποτυχία των συλλογικών διαπραγματεύσεων, η εναγομένη δεν διέθετε προσωπικό καμπίνας αεροσκάφους για την πραγματοποίηση των πτήσεων. Για το προαναφερόμενο χρονικό διάστημα είχαν προγραμματιστεί 2165 πτήσεις της εναγομένης, εκ των οποίων οι 294 ήταν διηπειρωτικές και οι 1871 ευρωπαϊκές. Μετά την κήρυξη της απεργίας η εναγομένη κατάρτισε και δημοσίευσε έκτακτο πρόγραμμα πτήσεων, το οποίο προέβλεπε συνολικά 1273 πτήσεις, εκ των οποίων 170 διηπειρωτικές και 1102 ευρωπαϊκές. Ωστόσο, οι υπόλοιπες πτήσεις έπρεπε εκ των πραγμάτων να ματαιωθούν, με αποτέλεσμα στις 7.11.2019 και στις 8.11.2019 να ακυρωθούν συνολικά 1478 πτήσεις. Στις 9.11.2019 κατέστη αναγκαία και πάλι η ακύρωση 30 πτήσεων, εννέα διηπειρωτικών και 21 ευρωπαϊκών, λόγω των επιπτώσεων της απεργίας. Συνολικά, επηρεάστηκαν από την απεργία πάνω από 170.000 επιβάτες. **[σελ. 3 του πρωτοτύπου]**

Εν συνεχεία της ανακοινώσεως, στην οποία δεν υπήρξε καμία αντίδραση εκ μέρους της ενάγουσας, η εναγομένη δημοσίευσε στις 6.11.2019 έκτακτο πρόγραμμα πτήσεων προς αποφυγή ματαιώσεων και καθυστερήσεων και χρησιμοποίησε προσωπικό εδάφους στις πτήσεις, έκανε έκκληση για εθελοντές, μείωσε το δυναμικό των πληρωμάτων στις εκτελούμενες πτήσεις τηρώντας τα ελάχιστα όρια που ορίζει ο νόμος και ανέθεσε ορισμένες πτήσεις στην Condor Flugdienst GmbH. Επίσης, παρέσχε στους επιβάτες της Lufthansa Group τη δυνατότητα δωρεάν αλλαγής της κράτησης, για δε τις πτήσεις εντός Γερμανίας την επιλογή της σιδηροδρομικής μεταφοράς, ακόμα και αν η πτήση τους δεν επηρεάστηκε από την απεργία. Οι επιβάτες που επηρεάστηκαν από την απεργία μεταφέρθηκαν σε άλλες πτήσεις ή σε τρένα ή είχαν τη δυνατότητα να ακυρώσουν χωρίς χρέωση το ταξίδι τους. Περαιτέρω, η εναγομένη χρησιμοποίησε μεγαλύτερα αεροσκάφη σε συγκεκριμένα δρομολόγια, προκειμένου να προσφέρει στους επιβάτες που επηρεάστηκαν από την απεργία εναλλακτικές δυνατότητες για την πραγματοποίηση του ταξιδιού τους. Επιπλέον, στις 5.11.2019 η εναγομένη συγκάλεσε σύσκεψη υψηλού επιπέδου με στόχο την αποφυγή της απεργίας. Στις 7.11.2019 υπέβαλε συναφώς νέα πρόταση με σκοπό την επίτευξη συμβιβασμού. Υπέβαλε επίσης αίτηση λήψεως προσωρινών μέτρων, η οποία όμως απορρίφθηκε σε δεύτερο βαθμό από το Landesarbeitsgericht (ανώτερο δικαστήριο εργατικών διαφορών) του ομόσπονδου κράτους της Έσσης (Γερμανία) την εσπέρα της 6.11.2019.

2. Το Amtsgericht (ειρηνοδικείο, Γερμανία) απέρριψε την αγωγή. Έκρινε ότι η ματαίωση προκλήθηκε από έκτακτες περιστάσεις κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004, δεχόμενο τον ισχυρισμό της εναγομένης. Για περισσότερες λεπτομέρειες, γίνεται παραπομπή στο σκεπτικό της προσβαλλόμενης αποφάσεως.

3. Η ενάγουσα [παραλειπόμενα] άσκησε έφεση κατά της αποφάσεως του Amtsgericht (ειρηνοδικείου). Εμμένει στο αγωγικό της αίτημα και ισχυρίζεται ότι βάσει της αποφάσεως που εκδόθηκε από το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης την 17.4.2018 στην υπόθεση C-195/17 («TUIFly», EU:C:2018:258) και σε αντίθεση με την εκτίμηση του Amtsgericht (ειρηνοδικείου), ακόμα και η απεργία των εργαζομένων του αερομεταφορέα, η οποία διοργανώνεται με πρωτοβουλία του συνδικαλιστικού οργάνου, συνδέεται αναπόσπαστα με τη συνήθη άσκηση της δραστηριότητας του οικείου αερομεταφορέα και επομένως δεν συνιστά «έκτακτη περίπτωση» κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004.

Η εναγομένη ζητεί να απορριφθεί η έφεση.

II.

Για την έκδοση αποφάσεως επί της εφέσεως απαιτείται η απάντηση του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης επί του προδικαστικού ερωτήματος. **[σελ. 4 του πρωτοτύπου]**

1. Το ερώτημα είναι κρίσιμο για την έκδοση της αποφάσεως:

Εάν στην υπό κρίση υπόθεση θεωρηθεί ότι, όσον αφορά την επίμαχη πτήση, συντρέχει ο απαλλακτικός παράγοντας των έκτακτων περιστάσεων κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004, η έφεση δεν θα ευδοκιμήσει, διότι στην περίπτωση αυτή η ενάγουσα δεν δικαιούται αποζημίωση. Εάν, αντιθέτως, θεωρηθεί ότι η απεργία δεν συνιστά έκτακτη περίπτωση, η έφεση θα γίνει δεκτή.

2. Το αν η απεργία που οργανώνεται από συνδικαλιστική οργάνωση συνιστά έκτακτη περίπτωση κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 αποτελεί ζήτημα ερμηνείας της διατάξεως αυτής –εν προκειμένω της προϋποθέσεως των «έκτακτων περιστάσεων», για το οποίο, σε περίπτωση αμφιβολιών, αποκλειστικά αρμόδιο είναι το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο.

3. Σύμφωνα με την μέχρι τούδε υποστηριζόμενη από το δικάζον τμήμα άποψη, η ματαίωση της πτήσης στην υπό κρίση υπόθεση προκλήθηκε από έκτακτη περίπτωση κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004.

α) Το Bundesgerichtshof (Ανώτατο Ομοσπονδιακό Δικαστήριο, Γερμανία) με απόφασή του της 21.8.2012 ([παραλειπόμενα]) έκρινε ότι συντρέχει λόγος απαλλαγής από την ευθύνη προς αποζημίωση κατά το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 όταν οι εργαζόμενοι του αερομεταφορέα πραγματοποιούν απεργία την οποία κήρυξε συνδικαλιστική οργάνωση. Το Bundesgerichtshof (Ανώτατο Ομοσπονδιακό Δικαστήριο) κλήθηκε να αποφανθεί σχετικά με την προαναγγελία απεργίας από το συνδικαλιστικό σωματείο «Vereinigung Cockpit» και έκρινε ως εξής (αποσπάσματα):

«[...]

2. Αντιθέτως προς την κρίση του εφετείου, η προαναγγελία απεργίας από συνδικαλιστική οργάνωση λόγω διαφωνίας σχετικά με τους όρους συλλογικής συμβάσεως εργασίας, όπως στη συγκεκριμένη περίπτωση η εξαγγελθείσα αποχή από την εργασία των πιλότων της αναιρεσίβλητης που είναι μέλη του συνδικαλιστικού σωματείου «Vereinigung Cockpit», η οποία και προκάλεσε τη ματαίωση της πτήσης σύμφωνα με τη μη αμφισβητούμενη διαπίστωση του εφετείου, μπορεί να αποτελέσει έκτακτη περίπτωση κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού.

[...]

στ) Τα κριτήρια που διατύπωσε το Δικαστήριο όσον αφορά τις τεχνικές βλάβες θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη και στην περίπτωση συμβάντων τα οποία θεωρείται ότι αποτελούν αιτία δημιουργίας έκτακτων περιστάσεων, όπως π.χ. οι ενδεικτικά αναφερόμενες στην αιτιολογική σκέψη 14 [του κανονισμού] (ΔΕΕ, Wallentin-Hermann κατά Alitalia, σκέψη 22) –περιπτώσεις πολιτικής αστάθειας, καιρικών συνθηκών που δεν επιτρέπουν την πραγματοποίηση συγκεκριμένης πτήσης, κινδύνων για την ασφάλεια των επιβατών και απεργιών που επηρεάζουν τη λειτουργία του αερομεταφορέα. Εν προκειμένω, κρίσιμο είναι επίσης το ζήτημα αν η ματαίωση προκλήθηκε από ασυνήθη γεγονότα, τα οποία δεν εντάσσονται στο πλαίσιο της συνήθους λειτουργίας της επιχειρήσεως του αερομεταφορέα και δεν ανάγονται στη σφαίρα επιρροής του. **[σελ. 5 του πρωτοτύπου]**

Εφόσον πρόκειται για απεργία, όπως στην υπό κρίση υπόθεση, δεν έχει σημασία, καταρχήν τουλάχιστον, αν η λειτουργία του αερομεταφορέα παρακωλύεται από διένεξη μεταξύ τρίτων όσον αφορά τους όρους συλλογικής σύμβασης εργασίας – παραδείγματος χάριν απεργία των εργαζομένων του φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα ή άλλης επιχειρήσεως επιφορτισμένης με κρίσιμα για τη λειτουργία του αερολιμένα καθήκοντα, π.χ. με τον έλεγχο ασφαλείας– ή εξαιτίας απεργίας των εργαζομένων του πραγματικού αερομεταφορέα, π.χ. του προσωπικού εδάφους ή του ιπτάμενου προσωπικού. Ούτε το γράμμα του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού, ούτε η αιτιολογική σκέψη 14, ούτε και ο προεκτεθείς σκοπός της διατάξεως παρέχουν έρεισμα για μια τέτοια διαφοροποίηση.

Η απεργία των εργαζομένων επιχειρήσεως ανατρέχει επίσης κατά κανόνα σε πρωτοβουλία συνδικαλιστικής οργάνωσης, η οποία διεκδικεί ευνοϊκότερους εργασιακούς ή μισθολογικούς όρους από το αντισυμβαλλόμενο στη συλλογική σύμβαση εργασίας μέρος, το οποίο μπορεί να είναι εργοδότης ή ακόμη και εργοδοτική οργάνωση. Προς τον σκοπό αυτόν καλεί τα μέλη της να συμμετάσχουν στον εργασιακό αγώνα. Η μορφή αυτή αγώνα αποτελεί το μέσο με το οποίο εκδηλώνεται η προστατευόμενη από το δίκαιο της Ένωσης συνδικαλιστική ελευθερία (άρθρο 12, παράγραφος 1, και άρθρο 28 του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης [ΕΕ 2000, C 364, σ. 1,

της 18ης Δεκεμβρίου 2000] [παραλειπόμενα]) και συνεπάγεται την αναστολή των υφιστάμενων κατά τα λοιπά δικαιωμάτων και υποχρεώσεων που απορρέουν από τη σύμβαση εργασίας, στο μέτρο πάντως που απαιτείται για τη διεξαγωγή του. Η κήρυξη απεργίας, στο μέτρο που επίσης συνεπάγεται αποχή των εργαζομένων από την απασχόλησή τους, αποτελεί εξωτερική επίδραση στη λειτουργία της επιχειρήσεως του αερομεταφορέα και δεν εντάσσεται στο πλαίσιο της συνήθους άσκησης της δραστηριότητάς του. Και τούτο διότι, ως μέσο μαχητικής διεκδίκησης της τροποποίησης των όρων συλλογικής συμβάσεως εργασίας ή της διαπραγμάτευσης νέων, στοχεύει στην παρακώλυση της «συνήθους άσκησης της δραστηριότητας» της επιχειρήσεως και, εφόσον είναι δυνατόν, στην πλήρη παράλυσή της. Για τον λόγο αυτόν, κατά κανόνα δεν επηρεάζει μία μόνον ή ορισμένες πτήσεις, αλλά, συνήθως, τη λειτουργία του αερομεταφορέα στο σύνολό της ή σημαντικό τουλάχιστον τμήμα αυτής. Ο σκοπός του κανονισμού, ο οποίος έγκειται στην προστασία των επιβατών –ακόμη και διά της επιβολής υποχρέωσης του αερομεταφορέα προς αποζημίωσή τους– από την «ταλαιπωρία» (ΔΕΕ, ΙΑΤΑ και ELFAA, σκέψη 69· Wallentin-Hermann κατά Alitalia, σκέψη 18) που συνεπάγεται η ματαίωση πτήσης η οποία θα μπορούσε, καταρχήν, να αποφευχθεί, έχει στην περίπτωση τέτοιου είδους απεργίας μικρή σημασία, όπως άλλωστε μικρή σημασία έχει και στις περιπτώσεις εργασιακών διενέξεων μεταξύ τρίτων ή άλλου είδους γεγονότων που συνεπάγονται την ολική παράλυση της λειτουργίας του αερομεταφορέα ή σημαντικού τμήματός αυτής. Κατά τα λοιπά, όπως προκύπτει από υπόθεση που κρίθηκε από το West London County Court (περιφερειακό δικαστήριο Δυτικού Λονδίνου, Μεγάλη Βρετανία) στην οποία οι εργαζόμενοι του αερομεταφορέα συμμετείχαν σε «αδέσποτη απεργία» επειδή ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα επιθυμούσε να διακόψει την ανάθεση της επίγειας μεταφοράς αποσκευών στον αερομεταφορέα ([παραλειπόμενα]), οι δύο περιπτώσεις ενδέχεται να συμπίπτουν.

ζ) Το δικάζον τμήμα, για την περαιτέρω επί της ουσίας εξέταση της υποθέσεως, μπορεί να στηριχθεί στην προμνημονευθείσα ερμηνεία του κανονισμού, χωρίς να υποβάλει προηγουμένως αίτηση προδικαστικής αποφάσεως στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Τούτο διότι η προμνημονευθείσα ερμηνεία προκύπτει, όπως έχει ήδη εκτεθεί, από το γράμμα και τον σκοπό του κανονισμού και συνάδει με την ερμηνεία του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού, κατά την προηγηθείσα νομολογία του Δικαστηρίου. Ο συλλογισμός με βάση τον οποίο το Δικαστήριο ερμήνευσε την εν λόγω διάταξη στις ανωτέρω αναφερόμενες αποφάσεις μπορεί να εφαρμοστεί και στην επίδικη υπόθεση. Λαμβανομένης υπόψη της νομολογίας αυτής, το δικάζον τμήμα δεν έχει καμία αμφιβολία ότι, όσον αφορά τη συνδρομή έκτακτων περιστάσεων λόγω απεργίας, το Δικαστήριο δεν θα καταλήξει σε ερμηνεία διαφορετική από αυτή που διατύπωσε σε σχέση με τις λοιπές περιπτώσεις που ενδεικτικά αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 14 του κανονισμού. **[σελ. 6 του πρωτοτύπου]**

Το ανωτέρω συμπέρασμα δεν αναιρείται από το γεγονός ότι το εφετείο κατέληξε σε διαφορετική κρίση, υιοθετώντας την άποψη μέρους της θεωρίας ([παραλειπόμενα]). Και τούτο διότι η εν λόγω κρίση δικαιολογείται, όπως διευκρινίζεται ειδικότερα, αφενός, από την αντίστοιχη ερμηνεία του άρθρου 19

της συμβάσεως του Μόντρεαλ και, αφετέρου, από την παραδοχή ότι οι διενέξεις του αερομεταφορέα με τους εργαζομένους του συγκαταλέγονται στον γενικό επιχειρηματικό του κίνδυνο. Ωστόσο, κανένα από τα δύο αυτά στοιχεία δεν είναι κρίσιμο, ούτε βάσει του γράμματος του κανονισμού ούτε υπό το πρίσμα της νομολογίας του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

3. Στην επίδικη υπόθεση, η προαναγγελία απεργίας από το συνδικαλιστικό σωματείο «Vereinigung Cockpit» θα μπορούσε να αποτελέσει έκτακτη περίπτωση κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού, όπως μπορεί να κρίνει το δικάζον τμήμα βάσει των διαπιστώσεων του εφετείου.

α) Στην επίδικη υπόθεση η αναιρεσίβλητη έπρεπε να αναμένει ότι η συντριπτική πλειονότητα των πιλότων που απασχολούσε με σχέση εξαρτημένης εργασίας θα ανταποκρινόταν στην κήρυξη απεργίας. Συνεπώς, το ζήτημα δεν ήταν η αντιστάθμιση της οφειλόμενης σε ασθένεια απουσίας μικρού αριθμού εργαζομένων, αλλά η αντίδραση σε απειλούμενη αποχή από την εργασία τουλάχιστον ενός σημαντικού μέρους μελών του προσωπικού που απασχολούνταν ως πιλότοι. Η αναιρεσίβλητη έπρεπε να θεωρήσει ως δεδομένο ότι, λόγω της απεργίας, δεν θα υπήρχε διαθέσιμος επαρκής αριθμός πιλότων, ώστε να τηρηθεί το πρόγραμμα πτήσεων στο σύνολό του, καθώς και ότι εξαιτίας του γεγονότος αυτού ένας καθόλου ασήμαντος αριθμός από τις προγραμματισμένες πτήσεις της δεν θα μπορούσε να πραγματοποιηθεί ή δεν θα πραγματοποιούνταν κατά τα προβλεπόμενα· ως εκ τούτου, είχε λόγο να αντιδράσει ήδη κατά την αναγγελία της απεργίας και να αναδιοργανώσει το πρόγραμμα πτήσεων κατά τρόπο ώστε, αφενός, να περιοριστεί στο ελάχιστο η ταλαιπωρία των επιβατών, όσο αυτό ήταν δυνατόν υπό τις δεδομένες περιστάσεις και, αφετέρου, να είναι σε θέση, μετά τη λήξη της απεργίας, να επανέλθει στην κανονική λειτουργία της το ταχύτερο δυνατόν. Μια τέτοια κατάσταση δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι εμπίπτει στη συνήθη δραστηριότητα ενός αερομεταφορέα.

β) Η επίκληση από την αναιρεσίβλητη της συνδρομής έκτακτων περιστάσεων δεν μπορεί να αποκλειστεί με το επιχείρημα ότι η κατάσταση αναγόταν στη σφαίρα επιρροής της.

Κατά κανόνα, έλεγχος της κατάστασης, ο οποίος αποκλείει τη συνδρομή έκτακτης περίπτωσης, δεν μπορεί να γίνει δεκτό ότι υφίσταται σε περίπτωση εργασιακής διένεξης. Η απόφαση πραγματοποίησης απεργίας λαμβάνεται από τους εργαζομένους στο πλαίσιο της αυτονομίας τους όσον αφορά τις συλλογικές διαπραγματεύσεις και συνεπώς εκτός της δραστηριότητας του πραγματικού αερομεταφορέα. Ως εκ τούτου, ο αερομεταφορέας δεν ασκεί συνήθως νομικώς ουσιώδη επιρροή στους εργαζομένους του αναφορικά με το αν θα απεργήσουν ή όχι. Στην περίπτωση αυτή, δεν φαίνεται πειστικό το επιχείρημα ότι εναπόκειται στον πραγματικό αερομεταφορέα, σε περιπτώσεις απεργιών εντός της επιχειρήσεως, να ικανοποιήσει τα αιτήματα και με αυτόν τον τρόπο να αποτρέψει την απεργία. Τούτο θα υποχρέωνε τον αερομεταφορέα να παραιτηθεί από το προστατευόμενο από το ενωσιακό δίκαιο δικαίωμα του συνεταιρίζεσθαι και να περιέλθει σε εκ των προτέρων μειονεκτική θέση στο πλαίσιο της εργασιακής

διένεξης. Τούτο δεν θα ήταν ανεκτό για τον αερομεταφορέα ούτε θα ήταν προς το μακροπρόθεσμο συμφέρον των επιβατών.» [σελ. 7 του πρωτοτύπου]

β) Το δικάζον τμήμα ακολούθησε στη μέχρι τούδε νομολογία του την άποψη του Bundesgerichtshof (Ανώτατου Ομοσπονδιακού Δικαστηρίου) και φρονεί ότι η εφαρμογή της ενδείκνυται και στην παρούσα περίπτωση, στην οποία η απεργία κηρύχθηκε από συνδικαλιστική οργάνωση.

Κατά την άποψη του δικάζοντος τμήματος, τυχόν διαφορετική εκτίμηση δεν βρίσκει έρεισμα στην απόφαση του Δικαστηρίου της 17.4.2018 στην υπόθεση C-195/17 («TUIFly»). Η εν λόγω απόφαση αφορά ειδική περίπτωση «αδέσποτης απεργίας», η οποία πραγματοποιήθηκε κατόπιν της αιφνιδιαστικής αναγγελίας από τον αερομεταφορέα μέτρων για την αναδιάρθρωση της επιχειρήσεώς του. Η περίπτωση αυτή δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να συγκριθεί με την περίπτωση της παρούσας υποθέσεως, από την οποία απουσιάζουν τόσο τα συγκεκριμένα και τρέχοντα μέτρα της επιχειρήσεως, όσο και το στοιχείο της αυτόβουλης και άμεσης αντίδρασης των εργαζομένων του αερομεταφορέα διά της οδού της «αδέσποτης απεργίας».

Από την απόφαση του Δικαστηρίου στην υπόθεση C-195/17 δεν μπορεί επίσης να συναχθεί ότι η νόμιμη απεργία των εργαζομένων του αερομεταφορέα δεν μπορεί να αποτελέσει έκτακτη περίπτωση. Από τις σκέψεις, ιδίως, 46 και 47 της αποφάσεως συνάγεται απλώς ότι το νόμιμο ή το παράνομο της απεργίας κατά το εθνικό δίκαιο δεν αποτελεί κριτήριο για τον χαρακτηρισμό της ως «έκτακτης περίπτωσης». Εντούτοις, ουδόλως προκύπτει ότι ορισμένες περιπτώσεις απεργίας πρέπει να εξαιρούνται *per se* από την απαλλαγή από την ευθύνη για αποζημίωση ή ότι η αποχή εργαζομένων του αερομεταφορέα από την εργασία τους, η οποία νομιμοποιείται λόγω της κήρυξης απεργίας από συνδικαλιστική οργάνωση, κατά κανόνα δεν δύναται να συνιστά έκτακτη περίπτωση με την αιτιολογία ότι η κήρυξη της απεργίας από το συνδικάτο αποκλίνει από τη συνήθη λειτουργία του αερομεταφορέα και, ως εκ τούτου, δεν υπόκειται στον έλεγχο του.

Κρίσιμο στοιχείο για τον χαρακτηρισμό μιας απεργίας ως «έκτακτης περίπτωσης» αποτελεί εν προκειμένω, κατά την άποψη του δικάζοντος τμήματος, το γεγονός ότι η κήρυξη της απεργίας από συνδικαλιστική οργάνωση –σε αντιδιαστολή με την «αδέσποτη απεργία»– αποτελεί εξωτερική επίδραση στη λειτουργία της επιχειρήσεως. Η κήρυξη απεργίας δεν υπόκειται στον έλεγχο του αερομεταφορέα, ούτε μπορεί η απεργία που οργανώνεται κατά τέτοιον τρόπο να ενταχθεί στη συνήθη άσκηση δραστηριότητας του επίμαχου αερομεταφορέα. Σκοπός, άλλωστε, της κήρυξης απεργίας και της απεργίας εν γένει είναι να διαταραχθεί η λειτουργία αυτή ή να παύσει εντελώς (BGH, απόφαση της 21.8.2012, όπ.π.).

Κατά την άποψη του δικάζοντος τμήματος, δεν μπορεί να αντιταχθεί στον αερομεταφορέα το επιχείρημα ότι μπορεί να αποτρέψει την απεργία ή να την «ελέγξει» εάν [σελ. 8 του πρωτοτύπου] ανταποκριθεί στα αιτήματα της συνδικαλιστικής οργάνωσης, καθώς τούτο θα συνεπαγόταν παραβίαση της συνδικαλιστικής ελευθερίας, διότι η διένεξη μεταξύ αυτού και της

συνδικαλιστικής οργάνωσης συνδέεται με την υποχρέωση καταβολής αποζημιώσεως βάσει του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004. Κατά την άποψη του δικάζοντος τμήματος, για τον λόγο αυτόν ούτε και η ύπαρξη συγκεκριμένου μισθολογίου ή η απουσία βούλησης αύξησης των μισθών ή, όπως εν προκειμένω, των αποζημιωνόμενων εξόδων και επιδομάτων των προϊσταμένων πληρώματος, μπορεί να χαρακτηριστεί ως λαμβανόμενο από την επιχείρηση μέτρο, το οποίο θα μπορούσε να παρομοιαστεί με την αναγγελία μέτρων αναδιάρθρωσης, όπως στην περίπτωση της υπόθεσης C-195/17.

γ) Εντούτοις, υπό το πρίσμα της αποφάσεως του Δικαστηρίου στην υπόθεση C-195/17, τελευταία κερδίζει ολοένα και περισσότερο έδαφος στη νομολογία η άποψη ότι, στην περίπτωση που οι εργαζόμενοι μιας επιχείρησης πραγματοποιούν απεργία η οποία οργανώθηκε από συνδικαλιστική οργάνωση, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι συντρέχουν έκτακτες περιστάσεις (Landgericht (πρωτοδικείο, στο εξής: LG) του Ντίσελντορφ, απόφαση της 26.8.2018 – 22 S 111/19 [παραλειπόμενα]· LG Βερολίνου, διάταξη της 11.2.2020 [παραλειπόμενα]· LG Bad Kreuznach, διάταξη της 20.1.2020 [παραλειπόμενα]· LG Nürnberg-Fürth, διάταξη της 2.3.2020 [παραλειπόμενα]· LG Memmingen, διάταξη της 30.3.2020 [παραλειπόμενα]· Arbeitsgericht Frankfurt (δικαστήριο εργατικών διαφορών Φραγκφούρτης, Γερμανία), απόφαση της 8.8.2019 [παραλειπόμενα]) και, εν πάση περιπτώσει, όχι χωρίς να συντρέχουν και περαιτέρω έκτακτες περιστάσεις (LG Αμβούργου, απόφαση της 21.5.2019 [παραλειπόμενα]· απόφαση της 3.6.2019 [παραλειπόμενα]). Η απαλλαγή του αερομεταφορέα από την ευθύνη προς αποζημίωση σε περίπτωση απεργίας των εργαζομένων του δεν γίνεται δεκτή ούτε και από τη θεωρία σε ορισμένες περιπτώσεις ([παραλειπόμενα]).

Το δικάζον τμήμα εκτιμά ότι για τους παραπάνω λόγους ενδείκνυται η υποβολή αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως:

[παραλειπόμενα]