

Ανωνυμοποιημένο κείμενο

Μετάφραση

C-816/19 – 1

Υπόθεση C-816/19

Αίτηση προδικαστικής απόφασης

Ημερομηνία καταθέσεως:

5 Νοεμβρίου 2019

Αιτούν δικαστήριο:

Amtsgericht Hamburg (Γερμανία)

Ημερομηνία της απόφασης του αιτούντος δικαστηρίου:

16 Οκτωβρίου 2019

Ενάγουσα:

QF

Εναγόμενη:

Germanwings GmbH

Amtsgericht Hamburg

[παραλειπόμενα]

Διάταξη

Επί της διαφοράς

QF, [παραλειπόμενα] Pecs, Ουγγαρία
[παραλειπόμενα]

– ενάγουσα –

[παραλειπόμενα]

κατά

Germanwings GmbH, [παραλειπόμενα] Κολωνία

– εναγόμενη –

[παραλειπόμενα]

το Amtsgericht Hamburg (ειρηνοδικείο Αμβούργου, Γερμανία) [παραλειπόμενα], στις 16.10.2019, διατάσσει ως ακολούθως:

Αναστέλλει τη διαδικασία.

Υποβάλλει στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, κατά το άρθρο 267 ΣΛΕΕ, το ακόλουθο ερώτημα για την ερμηνεία του ενωσιακού δικαίου:

Συνιστά η οργανωμένη από συνδικάτο απεργία του ιδίου προσωπικού ενός πραγματικού αερομεταφορέα «έκτακτη περίπτωση» κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004;

[σελ. 2 του πρωτοτύπου]

Σκεπτικό:

1. [παραλειπόμενα] Αναστολή της διαδικασίας [παραλειπόμενα].
2. Η [παραλειπόμενα] απόφαση επί της διαφοράς [παραλειπόμενα] εξαρτάται από την προδικαστική απόφαση του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε απάντηση στο προδικαστικό ερώτημα που διατυπώνεται στο διατακτικό.

Το αντικείμενο της διαφοράς

3. Η ενάγουσα ζητεί από την εναγόμενη αποζημίωση ύψους 250 ευρώ.
4. Η ενάγουσα διέθετε επιβεβαιωμένη κράτηση σε πτήση από τη Βουδαπέστη (BUD) με προορισμό το Αμβούργο (HAM) για την πτήση με αριθμό 4U7783, η οποία θα διενεργείτο από την εναγόμενη και θα έφθανε στο Αμβούργο στις 27.10.2016 και ώρα 15:00. Η πτήση ματαιώθηκε. Λόγος της ματαίωσης ήταν η απεργία αεροσυνοδών της εναγομένης στις 27.10.2016.
5. Η εναγόμενη διεξήγαγε συλλογικές διαπραγματεύσεις με το συνδικάτο UFO (Unabhängige Flugbegleiter Organisation e. V., συνδικαλιστική οργάνωση πληρωμάτων θαλάμου επιβατών στη γερμανική εμπορική αεροπλοΐα) έως τις 26.10.2016. Η UFO απέρριψε πρόταση της εναγομένης, η οποία δεν ικανοποιούσε τα αιτήματά της, σε συνάντηση διαπραγματεύσεων στις 26.10.2016 και αποφάσισε ακολούθως να προβεί σε εργατικές κινητοποιήσεις, από τις οποίες θα επηρεάζονταν όλοι οι σταθμοί της εναγομένης σύμφωνα με το πρόγραμμα που γνωστοποίησε η UFO στην εναγόμενη στις 26.10.2016.
6. Λόγω της απεργίας ματαιώθηκαν 418 από τις 530 πτήσεις της εναγομένης, οι οποίες είχαν προγραμματιστεί για τις 27.10.2016. Οι υπόλοιπες πτήσεις

διενεργήθηκαν με αναδιοργάνωση του σχεδίου πτήσης και με ναύλωση πτήσεων. Στο πλαίσιο του σχεδίου πτήσεων αντικατάστασης, η εναγόμενη έδωσε προτεραιότητα σε όλους τους «προορισμούς ύδατος», οι οποίοι δεν ήταν προσβάσιμοι με άλλα μέσα μεταφοράς ή ήταν δυσχερώς προσβάσιμοι. Επίσης, η εναγόμενη προτίμησε να ματαιώσει εσωτερικές πτήσεις στη Γερμανία, των οποίων οι προορισμοί ήταν προσβάσιμοι με το τρένο. Όλο το εναπομείναν προσωπικό της εναγομένης συμπεριλήφθηκε σε πληρώματα αντικατάστασης.

7. Η εναγόμενη ενημέρωσε τους θιγόμενους από τις ματαιώσεις επιβάτες στις 26.10.2016. [σελ. 3 του πρωτοτύπου]

Εφαρμοστές διατάξεις του δικαίου της Ένωσης

Χάρτης των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (2000/C 364/01)

8. Το άρθρο 12 («Ελευθερία του συνέρχεσθαι και του συνεταιρίζεσθαι») προβλέπει:

«(1) Κάθε πρόσωπο έχει δικαίωμα στην ελευθερία του συνέρχεσθαι ειρηνικώς και στην ελευθερία του συνεταιρίζεσθαι σε όλα τα επίπεδα, ιδίως στον πολιτικό και τον συνδικαλιστικό τομέα καθώς και στους τομείς που αναφέρονται στον πολίτη, πράγμα που συνεπάγεται το δικαίωμα κάθε προσώπου να ιδρύει με άλλους συνδικαλιστικές ενώσεις και να προσχωρεί σε αυτές για την υπεράσπιση των συμφερόντων του. [...]»

9. Το άρθρο 28 («Δικαίωμα διαπραγμάτευσης και συλλογικών δράσεων») προβλέπει:

«Οι εργαζόμενοι και οι εργοδότες, ή οι αντίστοιχες οργανώσεις τους, έχουν, σύμφωνα με το δίκαιο της Ένωσης και τις εθνικές νομοθεσίες και πρακτικές, δικαίωμα να διαπραγματεύονται και να συνάπτουν συλλογικές συμβάσεις στα ενδεδειγμένα επίπεδα καθώς και να προσφεύγουν, σε περίπτωση σύγκρουσης συμφερόντων, σε συλλογικές δράσεις για την υπεράσπιση των συμφερόντων τους, συμπεριλαμβανομένης της απεργίας.»

Ευρωπαϊκός Κοινωνικός Χάρτης (Σειρά ευρωπαϊκών συνθηκών αριθ. 35, 18.10.1961)

10. Το μέρος I, παράγραφος 6, ορίζει ότι:

«Όλοι οι εργαζόμενοι και οι εργοδότες έχουν το δικαίωμα σε συλλογικές διαπραγματεύσεις.»

11. Το μέρος II, άρθρο 6 («Το δικαίωμα στις συλλογικές διαπραγματεύσεις»), ορίζει ότι:

«Με σκοπό τη διασφάλιση της αποτελεσματικής άσκησης του δικαιώματος στις συλλογικές διαπραγματεύσεις, τα Μέρη αναλαμβάνουν:

[...]

και αναγνωρίζουν:

(4) το δικαίωμα εργαζομένων και εργοδοτών στη συλλογική δράση σε περιπτώσεις σύγκρουσης συμφερόντων, συμπεριλαμβανομένου του δικαιώματος στην απεργία, με την επιφύλαξη των υποχρεώσεων που θα μπορούσαν να προκύψουν από συλλογικές συμβάσεις που είχαν υπογραφεί στο παρελθόν.» [σελ. 4 του πρωτοτύπου]

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004

12. Η αιτιολογική σκέψη 14 αναφέρει τα εξής:

«Όπως και δυνάμει της σύμβασης του Μόντρεαλ, οι υποχρεώσεις των πραγματικών αερομεταφορέων θα πρέπει να περιορίζονται ή και να μην ισχύουν όταν ένα συμβάν έχει προκληθεί από έκτακτες περιστάσεις οι οποίες δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα. Τέτοιες περιστάσεις μπορούν ειδικότερα να προκύψουν σε περιπτώσεις πολιτικής αστάθειας, καιρικών συνθηκών που δεν επιτρέπουν την πραγματοποίηση της συγκεκριμένης πτήσης, κινδύνων για την ασφάλεια των επιβατών, απροσδόκητων ελλείψεων στην ασφάλεια της πτήσης και απεργιών που επηρεάζουν τη λειτουργία του πραγματικού αερομεταφορέα.»

13. Το άρθρο 5 («Ματαίωση») ορίζει ότι:

«(1) Σε περίπτωση ματαίωσης μιας πτήσης, οι επιβάτες δικαιούνται [...]

γ) αποζημίωση από τον πραγματικό αερομεταφορέα σύμφωνα με το άρθρο 7 [...]

(3) Ο πραγματικός αερομεταφορέας δεν υποχρεούται να πληρώσει αποζημίωση σύμφωνα με το άρθρο 7 αν μπορεί να αποδείξει ότι η ματαίωση έχει προκληθεί από έκτακτες περιστάσεις οι οποίες δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα.»

14. Το άρθρο 7 («Δικαίωμα αποζημίωσης») ορίζει ότι:

«(1) Όταν γίνεται παραπομπή στο παρόν άρθρο, ο επιβάτης λαμβάνει αποζημίωση ύψους:

α) 250 ευρώ για όλες τις πτήσεις έως και 1500 χιλιομέτρων, [...]» [σελ. 5 του πρωτοτύπου]

[παραλειπόμενα]

15. [παραλειπόμενα]

Η σχετική με το προδικαστικό ερώτημα εθνική νομολογία

16. Το Bundesgerichtshof (Ομοσπονδιακό Δικαστήριο, Γερμανία) έκρινε με απόφαση της 21.08.2012 [παραλειπόμενα] τα εξής [παραλειπόμενα]:

1. **Όταν ένα συνδικάτο καλεί στο πλαίσιο εργασιακής διένεξης αφορώσας συλλογική σύμβαση εργασίας τους πιλότους ενός αερομεταφορέα σε παύση εργασίας, τούτο μπορεί να έχει ως συνέπεια τη δημιουργία έκτακτων περιστάσεων υπό την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών.**
2. **Ο αερομεταφορέας απαλλάσσεται στην περίπτωση αυτή από την υποχρέωση παροχής αποζημίωσης για τη ματαίωση των πτήσεων που ακυρώνει προκειμένου να προσαρμόσει το πρόγραμμα πτήσεων στις αναμενόμενες επιπτώσεις της κήρυξης απεργίας.**

Το Bundesgerichtshof (Ομοσπονδιακό Δικαστήριο) αιτιολόγησε την απόφασή του, μεταξύ άλλων, ως εξής (σκέψεις 25 επ.):

«Ως εκ τούτου, η επίκληση από την εναγόμενη της συνδρομής έκτακτων περιστάσεων δεν αποκλείεται, επειδή η εναγόμενη είχε έλεγχο επί της κατάστασης.

Κατά κανόνα, έκτακτη περίπτωση που αποκλείει τη δυνατότητα ελέγχου της κατάστασης δεν μπορεί να γίνει δεκτή σε περίπτωση εργασιακής διένεξης. Η απόφαση πραγματοποίησης απεργίας λαμβάνεται από τους εργαζόμενους στο πλαίσιο της αυτονομίας τους όσον αφορά τις συλλογικές διαπραγματεύσεις και συνεπώς εκτός της επιχείρησης του πραγματικού αερομεταφορέα. Ως εκ τούτου, ο αερομεταφορέας [σελ. 6 του πρωτοτύπου] δεν ασκεί συνήθως νομικώς ουσιώδη επιρροή στους εργαζόμενους του αναφορικά με το αν θα απεργήσουν ή όχι. Στην περίπτωση αυτή, δεν φαίνεται πειστικό το επιχείρημα ότι είναι στο χέρι του πραγματικού αερομεταφορέα, σε περιπτώσεις απεργιών εντός της επιχείρησης, να ικανοποιήσουν τα αιτήματα και με αυτόν τον τρόπο να αποτρέψουν 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.»

Οι νομικές απόψεις των διαδίκων

17. Η ενάγουσα υποστηρίζει την άποψη ότι μια απεργία ιδίων αεροσυνοδών του αερομεταφορέα δεν συνιστά «έκτακτη περίπτωση» κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004. Φρονεί ότι στις συλλογικές διαπραγματεύσεις πρέπει να αναμένονται απεργίες και συνεπώς ματαίωση πτήσεων: Πρόκειται για σύνηθες, αναμενόμενο κατά την άσκηση της επιχειρηματικής δραστηριότητας, και όχι εξαιρετικής φύσεως, γεγονός.
18. Η εναγόμενη υποστηρίζει την άποψη ότι μια οργανωμένη από συνδικάτο απεργία συνιστά έκτακτη περίπτωση ανεξάρτητα από το αν απεργούν εργαζόμενοι του πραγματικού αερομεταφορέα ή όχι. Ο κανονισμός (ΕΚ) 261/2004 δεν διακρίνει αναλόγως του αν πρόκειται για απεργία των εργαζομένων ή τρίτων.

Προσωρινή νομική άποψη του δικαστηρίου

19. Το αιτούν δικαστήριο προεξοφλεί ότι θα δοθεί μάλλον αρνητική απάντηση στο προδικαστικό ερώτημα.
20. Το δικαστήριο ερμηνεύει την απόφαση του Δικαστηρίου της 17ης Απριλίου 2018 (C-195/17) υπό την έννοια ότι η αξίωση αποζημίωσης του επιβάτη δεν εξαρτάται πράγματι από το αν μια απεργία είναι νόμιμη ή όχι κατά τις σχετικές εθνικές διατάξεις του εργατικού δικαίου και των συλλογικών συμβάσεων, αλλά ως «έκτακτες περιστάσεις» κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 πρέπει αντιθέτως να θεωρηθούν μόνο γεγονότα [σελ. 7 του πρωτοτύπου], τα οποία, ως εκ της φύσεως και των αιτίων τους, δεν συνδέονται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του οικείου αερομεταφορέα και επί των οποίων ο μεταφορέας αυτός δεν έχει πραγματικό έλεγχο.
21. Το δικαστήριο εικάζει, ότι –εφόσον το Δικαστήριο θεωρεί πράγματι μια «αδέσποτη απεργία» ως υποκείμενο σε έλεγχο γεγονός– θα θεωρήσει, κατά μείζονα λόγο, μια οργανωμένη από συνδικάτο απεργία εργαζομένων της επιχείρησης ως υποκείμενο σε έλεγχο γεγονός (π.χ. καθότι έρχεται σε συμφωνία ο αερομεταφορέας με το οικείο συνδικάτο), οπότε δεν θα έπρεπε να συντρέχουν «έκτακτες περιστάσεις».
22. Από την άλλη πλευρά, το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι είναι δυνατό, το Δικαστήριο να κρίνει διαφορετικά μια οργανωμένη από συνδικάτο απεργία, διότι αυτή σε αντίθεση με την «αδέσποτη απεργία» προστατεύεται από το ευρωπαϊκό δίκαιο, καθώς και από το άρθρο 12, παράγραφος 1, και από το άρθρο 28 του Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων, και ότι ως εκ τούτου δεν είναι δυνατή τυχόν ερμηνεία της αποφάσεως της 17ης Απριλίου 2018 (C-195/17) υπό την έννοια ότι αυτή καλύπτει και την οργανωμένη από συνδικάτο απεργία. Επίσης, το δικαίωμα στην απεργία, το οποίο κατοχυρώνεται στο άρθρο 6, παράγραφος 4, του Ευρωπαϊκού Κοινωνικού Χάρτη, συνδέεται, σύμφωνα με την εισαγωγική περίοδο καθώς και την προγραμματική διάταξη στο μέρος I, παράγραφος 6, με το

δικαίωμα σε –συντονισμένες– συλλογικές διαπραγματεύσεις. Αναγνωρίζεται δηλαδή ρητά «η διασφάλιση της αποτελεσματικής άσκησης του δικαιώματος στις συλλογικές διαπραγματεύσεις». Ως εκ τούτου, το Δικαστήριο, θα μπορούσε, σε αντίθεση με τις παραδοχές στις σκέψεις 19 έως 21, να κρίνει ότι η εφαρμογή της νομολογίας του σε απεργίες οργανωμένες από συνδικάτο θα συνιστούσε παραβίαση του ευρωπαϊκού δικαίου, πράγμα που θα μπορούσε ενδεχομένως να συναχθεί από την αιτιολογική σκέψη 14 του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004, στην οποία η απεργία χαρακτηρίζεται γενικά ως «έκτακτη περίπτωση», αλλά κυρίως – εν πάση περιπτώσει– θα συνιστούσε παρέμβαση στην προστατευόμενη από το ευρωπαϊκό δίκαιο ελευθερία του συνεταιρίζεσθαι του αερομεταφορέα.

Το στάδιο της διαδικασίας [ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου]

23. [παραλειπόμενα] [σελ. 8 του πρωτοτύπου]

[παραλειπόμενα]

[παραλειπόμενα] [υπογραφή]

[παραλειπόμενα]

ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΖΙΑΝ