

Wersja zanonimizowana

Tłumaczenie

C-816/19 – 1

Sprawa C-816/19

Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym

Data wpływu:

5 listopada 2019 r.

Oznaczenie sądu odsyłającego:

Amtsgericht Hamburg (Niemcy)

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

16 października 2019 r.

Strona powodowa:

QF

Strona pozwana:

Germanwings GmbH

Amtsgericht Hamburg (sąd rejonowy w Hamburgu, Niemcy)

[...]

Postanowienie

W sporze

QF, [...] Pecz, Węgry

[...]

– strona powodowa –

[...]

przeciwko

Germanwings GmbH, [...] Kolonia

– strona pozwana–

[...]

w dniu 16 października 2019 r. Amtsgericht Hamburg (sąd rejonowy w Hamburgu) [...] postanowił:

Postępowanie zostaje zawieszono.

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

Czy zorganizowany przez związki zawodowe strajk pracowników obsługującego przewoźnika lotniczego stanowi „nadzwyczajną okoliczność” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004?

[Or. 2]

Uzasadnienie:

1. [...] Zawieszenie [...].
2. [...] Rozstrzygnięcie sporu [...] zależy od orzeczenia wydanego w trybie prejudycjalnym przez Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej, w odpowiedzi na pytanie prejudycjalne zadane w sentencji.

Przedstawienie przedmiotu sporu

3. Powódka ubiega się o odszkodowanie od pozwanej w wysokości 250 EUR.
4. Powódka miała potwierdzoną rezerwację na lot z Budapesztu (BUD) do Hamburga (HAM) na lot nr 4U7783, który miał zostać wykonany przez pozwaną i miał dotrzeć do Hamburga w dniu 27 października 2016 r. o godzinie 15. Lot ten odwołano. Powodem odwołania lotu był strajk członków personelu pokładowego pozwanej w dniu 27 października 2016 r.
5. Pozwana prowadziła rokowania zbiorowe ze związkiem zawodowym UFO [Unabhängige Flugbegleiter Organisation e. V., Fachgewerkschaft für das Kabinenpersonal in der deutschen kommerziellen Luftfahrt (Organizacja Personelu Pokładowego, stowarzyszenie rejestrowe – Branżowy Związek Zawodowy Personelu Kabinowego Niemieckiego Lotnictwa Komercyjnego)] do dnia 26 października 2016 r. Złożona przez pozwaną oferta, która nie spełniała wszystkich postulatów UFO, została odrzucona przez UFO podczas rokowań w dniu 26 października 2016 r., a następnie UFO podjęło decyzję o sporze

zbiorowym, który zgodnie z planami przekazany pozwanej przez UFO w dniu 26 października 2016 r. miał dotyczyć wszystkich jednostek pozwanej.

6. Z powodu strajku odwołano 418 z 530 lotów pozwanej zaplanowanych na dzień 27 października 2016 r. Pozostałe loty zostały wykonane poprzez reorganizację planu lotów i najmu podczarterów. W ramach zastępczego planu lotów pozwana nadała priorytet wszystkim „kierunkom zamorskim”, do których nie można było dotrzeć innymi środkami transportu lub byłoby to wysoce utrudnione. Dodatkowo pozwana odwołała w pierwszej kolejności loty krajowe, w przypadku których można było dotrzeć do miejsc docelowych pociągiem. Wszystkich pracowników pozostających wciąż do dyspozycji pozwanej przydzielono do załóg zastępczych.
7. W dniu 26 października 2016 r. pozwana zawiadomiła pasażerów, których loty odwołano. [Or. 3]

Właściwe przepisy prawa Unii

Karta praw podstawowych Unii Europejskiej (2000/C 364/01)

8. Artykuł 12, zatytułowany „Wolność zgromadzania się i stowarzyszania się”, stanowi:

„1. Każdy ma prawo do swobodnego, pokojowego zgromadzania się oraz do swobodnego stowarzyszania się na wszystkich poziomach, zwłaszcza w sprawach politycznych, związkowych i obywatelskich, z którego wynika prawo każdego do tworzenia związków zawodowych i przystępowania do nich dla obrony swoich interesów. [...]”.

9. Artykuł 28, zatytułowany „Prawo do rokowań i działań zbiorowych”, stanowi:

„Pracownicy i pracodawcy, lub ich odpowiednie organizacje, mają, zgodnie z prawem wspólnotowym oraz ustawodawstwami i praktykami krajowymi, prawo do negocjowania i zawierania układów zbiorowych pracy na odpowiednich poziomach oraz do podejmowania, w przypadkach konfliktu interesów, działań zbiorowych, w tym strajku, w obronie swoich interesów”.

Europejska karta społeczna (ETS nr 35, 18.10.1961 r.)

10. Część I ust. 6 stanowi:

„Wszyscy pracownicy i pracodawcy mają prawo do rokowań zbiorowych”.

11. Część II art. 6, zatytułowany „Prawo do rokowań zbiorowych”, stanowi:

„W celu zapewnienia skutecznego wykonywania prawa do rokowań zbiorowych, umawiające się strony zobowiązują się:

[...]

oraz uznają:

4. prawo pracowników i pracodawców do zbiorowego działania w przypadku konfliktu interesów, włączając w to prawo do strajku, z zastrzeżeniem zobowiązań, jakie mogłyby wynikać z wcześniej zawartych układów zbiorowych pracy”. [Or. 4]

Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r.

12. Motyw 14 stanowi:

„Podobnie jak w konwencji montrealskiej, zobowiązania przewoźników lotniczych powinny być ograniczone lub ich odpowiedzialność wyłączona w przypadku gdy zdarzenie jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków. Okoliczności te mogą, w szczególności, zaistnieć w przypadku destabilizacji politycznej, warunków meteorologicznych uniemożliwiających dany lot, zagrożenia bezpieczeństwa, nieoczekiwanych wad mogących wpłynąć na bezpieczeństwo lotu oraz strajków mających wpływ na działalność przewoźnika”.

13. Artykuł 5, zatytułowany „Odwołanie”, stanowi:

„1. W przypadku odwołania lotu, pasażerowie, których to odwołanie dotyczy [...]

c) mają prawo do odszkodowania od obsługującego przewoźnika lotniczego, zgodnie z art. 7 [...]

3. Obsługujący przewoźnik lotniczy nie jest zobowiązany do wypłaty rekompensaty przewidzianej w art. 7, jeżeli może dowieść, że odwołanie jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków”.

14. Artykuł 7, zatytułowany „Prawo do odszkodowania”, stanowi:

„1. W przypadku odwołania do niniejszego artykułu, pasażerowie otrzymują odszkodowanie w wysokości:

a) 250 EUR dla wszystkich lotów o długości do 1500 kilometrów; [...]”
[Or. 5]

[...]

15. [...]

4

Właściwe orzecznictwo krajowe w przedmiocie pytania prejudycjalnego

16. Bundesgerichtshof (federalny trybunał sprawiedliwości) orzekł w wyroku z dnia 21 sierpnia 2012 r. [...]:

1. **Jeżeli w kontekście sporu taryfowego związek zawodowy zwraca się do pilotów przewoźnika lotniczego o zaprzestanie pracy, może to prowadzić do powstania nadzwyczajnych okoliczności w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia w sprawie praw pasażerów.**
2. **W takim przypadku przewoźnik lotniczy jest zwolniony z obowiązku wypłaty odszkodowania za odwołanie lotów, które anuluje, aby dostosować plan lotów do przewidywanych skutków wezwania do strajku.**

Bundesgerichtshof (federalny trybunał sprawiedliwości) uzasadnił swoje orzeczenie m.in. następująco (pkt 25 i nast.):

„Nie można wyłączyć możliwości powołania się przez pozwaną na nadzwyczajne okoliczności tylko dlatego, że pozwana mogła zapanować nad sytuacją.

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 [Or. 6] 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 byłoby to w długoterminowym interesie pasażerów”.

Stanowiska stron

17. Strona powodowa jest zdania, że strajk własnego personelu pokładowego nie jest „nadzwyczajną okolicznością” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004. Twierdzi ona, że w przypadku wszystkich rokowań zbiorowych należy się liczyć ze strajkami, a tym samym z wypadnięciem i odwołaniami lotów. Jest to typowe zdarzenie, którego należy się spodziewać w ramach wykonywania działalności gospodarczej i które nie jest czymś nadzwyczajnym.

18. Strona pozwana uważa, że strajk zorganizowany przez związek zawodowy stanowi nadzwyczajną okoliczność niezależnie od tego, czy strajkujący są pracownikami obsługującego przewoźnika lotniczego, czy też nie. Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 nie wprowadza nawet rozróżnienia między strajkiem pracowników a strajkiem osób trzecich.

Wstępne stanowisko sądu

19. Sąd odsyłający zakłada, że na pytanie prejudycjalne prawdopodobnie udzielona zostanie odpowiedź przecząca.
20. Sąd rozumie wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 17 kwietnia 2018 r. (C-195/17) w ten sposób, że prawo pasażera do odszkodowania właśnie nie może zależeć od tego, czy strajk jest zgodny z właściwymi krajowymi przepisami socjalnymi [prawa pracy i sporów zbiorowych], czy też nie; jest raczej tak, że wyłącznie zdarzenia, **[Or. 7]** które ze względu na swój charakter lub swoje źródło nie wpisują się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i nie pozwalają mu na skuteczne nad nimi panowanie, powinny zostać uznane za „nadzwyczajne okoliczności” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004.
21. Sąd przypuszcza, że skoro Trybunał Sprawiedliwości uznaje „dziki strajk” za zdarzenie możliwe do opanowania, to *tym bardziej* uzna tak w przypadku strajku własnych pracowników organizowanego przez związki zawodowe (np. poprzez doprowadzenie przez przewoźnika lotniczego do zawarcia porozumienia z danym związkiem zawodowym), w związku z czym nie powinny występować „nadzwyczajne okoliczności”.
22. Z drugiej strony sąd odsyłający uznaje również za możliwe, że Trybunał Sprawiedliwości dokona odmiennej oceny strajku zorganizowanego przez związek zawodowy, gdyż w przeciwieństwie do „dzikiego strajku” podlega on ochronie na mocy prawa europejskiego, jak również art. 12 ust. 1 i art. 28 karty praw podstawowych, i dlatego też niedopuszczalne jest interpretowanie wyroku z dnia 17 kwietnia 2018 r. (C-195/17) w ten sposób, że obejmuje on także strajk zorganizowany przez związek zawodowy. Również prawo do strajku zagwarantowane w art. 6 ust. 4 Europejskiej karty społecznej służy, w świetle jego zdania wprowadzającego oraz zdania programowego zawartego w części I pkt 6, prawu do – skoordynowanych – rokowań zbiorowych. Prawo to jest bowiem wyraźnie uznane, „w celu zapewnienia skutecznego wykonywania prawa do rokowań zbiorowych”. Trybunał Sprawiedliwości mógłby zatem, odmiennie od założeń poczynionych w pkt 19–21 powyżej, przyjąć, że zastosowanie orzecznictwa Trybunału do strajku zorganizowanego przez związki zawodowe oznaczałoby naruszenie prawa europejskiego, co można by ewentualnie wyprowadzić z motywu 14 rozporządzenia (WE) nr 261/2004, który ogólnie określa strajk jako „nadzwyczajną okoliczność”; naruszenie to polegałoby jednak

przede wszystkim na ingerencji – w każdym razie w rezultacie – w chronioną prawem Unii swobodę zrzeszania się przysługującą przewoźnikowi lotniczemu.

Stan postępowania [przed sądem krajowym]

23. [...] [Or. 8]

[...]

[...] [podpis]

[...]

DOKUMENT ROBOCZY