

Ανωνυμοποιημένο κείμενο

Μετάφραση

C-381/20 – 1

Υπόθεση C-381/20

Αίτηση προδικαστικής απόφασης

Ημερομηνία καταθέσεως:

12 Αυγούστου 2020

Αιτούν δικαστήριο:

Landgericht Köln (Γερμανία)

Ημερομηνία της απόφασης του αιτούντος δικαστηρίου:

24 Ιουλίου 2020

Ενάγων:

VR

Εναγομένη:

Deutsche Lufthansa AG

Landgericht Köln

Διάταξη

Στη διαφορά

VR κατά Deutsche Lufthansa AG

το 11ο πολιτικό τμήμα του Landgericht Köln (περιφερειακού δικαστηρίου Κολωνίας, Γερμανία)

στις 24.7.2020

[παραλείπόμενα]

διατάσσει:

1. Αναστέλλει την ενώπιόν του διαδικασία.

2. Υποβάλλει ενώπιον του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, το ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα προς ερμηνεία του δικαίου της Ένωσης:

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

Σκεπτικό:

I.

1. Ο ενάγων αξιώνει από την εναγομένη αποζημίωση ύψους 250,00 ευρώ 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 καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 295/91 (στο εξής: κανονισμός (ΕΚ) 261/2004). **[σελίδα 2 του πρωτοτύπου]**

Η αξίωση βασίζεται στα ακόλουθα πραγματικά περιστατικά:

Ο ενάγων είχε προβεί στην υπ' αριθ. VNI6ZP κράτηση που αφορούσε την πτήση LH 238 από τη Φραγκφούρτη προς το αεροδρόμιο Fiumicino της Ρώμης, η οποία επρόκειτο να εκτελεστεί στις 8.11.2019 από την εναγομένη με προγραμματισμένη ώρα αναχωρήσεως από τη Φραγκφούρτη 16:00 και ώρα αφίξεως στη Ρώμη 17:50. Η πτήση ακυρώθηκε, ο δε ενάγων μεταφέρθηκε με τις πτήσεις LX 1077 και LX 1726 και έφθασε στον τόπο προορισμού του στις 9.11.2019, ώρα 8:55, ήτοι με καθυστέρηση 15 ωρών και 5 λεπτών.

Η απόσταση μεταξύ Φραγκφούρτης και Ρώμης-Fiumicino δεν υπερβαίνει τα 1 500 χιλιόμετρα.

Ο ενάγων απευθύνθηκε στους πληρεξουσίους δικηγόρους του για να ασκήσει τα αναγνωριζόμενα υπέρ αυτού δικαιώματα. Με έγγραφό τους της 17.1.2020, οι πληρεξούσιοι δικηγόροι κάλεσαν την εναγομένη να καταβάλει αποζημίωση 250 ευρώ, τάσσοντάς της προθεσμία μέχρι τις 24.1.2020. Η εναγομένη δεν απάντησε.

Αιτία για την ακύρωση της πτήσεως LH 238 στις 8.11.2019 αποτέλεσε το γεγονός ότι, λόγω απεργίας που είχε προαναγγείλει η συνδικαλιστική οργάνωση μελών πληρώματος αεροσκαφών UFO στις 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 αποζημιωόμενων 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 ακυρωθούν, με αποτέλεσμα στις 7.11.2019 και στις 8.11.2019 να ματαιωθούν 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.

Εν συνεχεία της ανακοινώσεως, στην οποία δεν υπήρξε καμία αντίδραση εκ μέρους του ενάγοντος, η εναγομένη δημοσίευσε στις 6.11.2019 έκτακτο πρόγραμμα πτήσεων προς αποφυγή ακυρώσεων 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 κρατήσεως, 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 [σελίδα 3 του πρωτοτύπου] 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 συγκάλυψε 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) απέρριψε την αγωγή. Έκρινε ότι η ματαίωση προκλήθηκε από έκτακτες περιστάσεις κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004, κάνοντας δεκτό τον ισχυρισμό της εναγομένης. Για περισσότερες λεπτομέρειες γίνεται παραπομπή στο σκεπτικό της επίδικης αποφάσεως.

3. Ο ενάγων [παραλειπόμενα] άσκησε έφεση κατά της αποφάσεως του ειρηνοδικείου. Εμμένει στο αίτημα της αγωγής και προβάλλει ότι, βάσει της αποφάσεως που εκδόθηκε από το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης την 17.4.2018 στην υπόθεση C-195/17 («TUfly», EU:C:2018:258) και σε αντίθεση με την εκτίμηση του 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 εφεσίβλητη ζητεί να απορριφθεί η έφεση.

II.

Για την έκδοση απόφασεως επί της εφέσεως απαιτείται η απάντηση του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης επί του προδικαστικού ερωτήματος.

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

Εάν στην προκειμένη περίπτωση θεωρηθεί ότι, όσον αφορά την επίμαχη πτήση, συντρέχουν έκτακτες περιστάσεις κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004, η έφεση δεν θα ευδοκιμήσει, καθόσον στην περίπτωση αυτή ο εκκαλών δεν δικαιούται αποζημίωση. Αντιθέτως, εάν κριθεί ότι η απεργία δεν συνιστά έκτακτη περίπτωση, η έφεση θα γίνει δεκτή. **[σελίδα 4 του πρωτοτύπου]**

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 ακολουθούμενη από το δικάζον τμήμα άποψη, η ματαίωση της πτήσεως 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 [παραλείπόμενα] 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 κλήθηκε να αποφανθεί σχετικά με την προαναγγελία απεργίας από το συνδικαλιστικό σωματείο πιλότων «Vereinigung Cockpit» και έκρινε συναφώς τα 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 πτήσεως 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 (ΔΕΕ, Wallentin-Hermann κατά Alitalia [EU:C:2008:771] σκέψη 22) –περιπτώσεις πολιτικής αστάθειας, καιρικών συνθηκών που δεν επιτρέπουν την πραγματοποίηση συγκεκριμένης πτήσεως, 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.

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, αλλ’ ούτε και ο προεκτεθείς σκοπός της διατάξεως παρέχουν έρεισμα για μια τέτοια διαφοροποίηση. **[σελίδα 5 του πρωτοτύπου]**

Η απεργία των εργαζομένων επιχειρήσεως ανατρέχει επίσης κατά κανόνα σε πρωτοβουλία συνδικαλιστικής οργανώσεως, 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. Ένας τέτοιου είδους εργασιακός αγώνας συνιστά μέσον της προστατευόμενης από το δίκαιο της Ένωσης ελευθερίας του συνέρχεσθαι και του συνεταιρίζεσθαι (άρθρο 12, παράγραφος 1, και άρθρο 28 του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης [ΕΕ C 364/1 επ. της 18ης Δεκεμβρίου 2000 [παραλειπόμενα]) και, εν πάση περιπτώσει, στον βαθμό που είναι αναγκαίο για την πραγματοποίηση του εργασιακού αγώνα, αυτός αναστέλλει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τη σύμβαση εργασίας. Η κήρυξη απεργίας, στον βαθμό που επίσης συνεπάγεται αποχή των εργαζομένων της επιχειρήσεως από την απασχόλησή τους, αποτελεί «εξωτερική» επίδραση στη λειτουργία του αερομεταφορέα και δεν εντάσσεται στο πλαίσιο της συνήθους ασκήσεως των δραστηριοτήτων του. Πράγματι, ως αγωνιστικό μέσον της αντιπαραθέσεως προκειμένου να επιτευχθεί η σύναψη νέας ή άλλης συλλογικής συμβάσεως εργασίας, αποσκοπεί στην παρεμπόδιση της «κανονικής ασκήσεως της δραστηριότητας» και, ει 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 δια της επιβολής υποχρέωσης του

αερομεταφορέα προς αποζημίωσή τους– από την «ταλαιπωρία» (ΔΕΕ, IATA και ELFAA, [EU:C:2006:10] σκέψη 69· Wallentin-Hermann κατά Alitalia, σκέψη 18) που συνεπάγεται η ματαίωση πτήσεως η οποία θα μπορούσε, καταρχήν, να αποφευχθεί, έχει στην περίπτωση της 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 τμήματος 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 εκμεταλλεύσεως του αερολιμένα επιθυμούσε να διακόψει την ανάθεση της επίγειας μεταφοράς αποσκευών στον αερομεταφορέα (όπως αναφέρει η σχολιάστρια Maria Galán, www.mondaq.com/article.asp?articleid=82136), οι δύο περιπτώσεις συγκλίνουν μεταξύ τους.

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.

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. **[σελίδα 6 του πρωτοτύπου]**

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 ίδιο το δικάζον τμήμα βάσει των διαπιστώσεων του εφετείου.

α) Στην επίδικη υπόθεση η εναγομένη 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 εναγομένη 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 τρόπον ώστε, αφενός, η ταλαιπωρία των επιβατών λόγω της απεργίας να μειωθεί στο ελάχιστο μέτρο, 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 εναγομένη της συνδρομής έκτακτων περιστάσεων δεν μπορεί να απορριφθεί με το επιχείρημα ότι η κατάσταση αναγόταν στη σφαίρα επιρροής της.

Κατά κανόνα, σε περίπτωση εργασιακής διενέξεως δεν μπορεί να γίνει δεκτό ότι μπορεί να υφίσταται έλεγχος της καταστάσεως ο οποίος αποκλείει τη συνδρομή έκτακτων περιστάσεων. 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, συνήθως ο αερομεταφορέας δεν ασκεί 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 στην εξαρχής μειονεκτική του θέση στο πλαίσιο του εργασιακού αγώνα. Τούτο δεν θα ήταν ανεκτό για τον αερομεταφορέα ούτε θα ήταν προς το μακροπρόθεσμο συμφέρον των επιβατών.»

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

Κατά την κρίση του δικάζοντος τμήματος, τυχόν διαφορετική εκτίμηση δεν βρίσκει έρεισμα ούτε 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 επιχείρησής του. Τούτο δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να συγκριθεί με την περίπτωση της παρούσας υποθέσεως, από την οποία απουσιάζουν τόσο τα συγκεκριμένα [σελίδα 7 του πρωτοτύπου] και τρέχοντα μέτρα της επιχειρήσεως, όσο και το στοιχείο της αυτόβουλης και άμεσης αντιδράσεως των εργαζομένων του αερομεταφορέα δια 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 περιστασης». 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 κηρύξεως 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 ανάγεται στη σφαίρα επιρροής του.

Κρίσιμο στοιχείο για τον χαρακτηρισμό μιας απεργίας ως «έκτακτης περιστασεως» αποτελεί εν προκειμένω, κατά την άποψη του δικάζοντος τμήματος, το γεγονός ότι ιδίως η κήρυξη της απεργίας από συνδικαλιστική οργάνωση –σε αντιδιαστολή με την «αδέσποτη απεργία»– αποτελεί εξωτερική επίδραση στη λειτουργία της επιχειρήσεως. Η κήρυξη απεργίας δεν ανάγεται στη σφαίρα επιρροής του αερομεταφορέα, η δε η απεργία που οργανώνεται κατά τέτοιον τρόπο δεν μπορεί να ενταχθεί στη συνήθη άσκηση δραστηριότητας του επίμαχου αερομεταφορέα. Σκοπός, άλλωστε, της κηρύξεως απεργίας και της απεργίας εν γένει είναι να διαταραχθεί η λειτουργία αυτή ή να παύσει εντελώς (BGH, απόφαση της 21.8.2012, [παραλειπόμενα]).

Κατά την άποψη του δικάζοντος τμήματος, δεν δύναται να αντιταχθεί στον αερομεταφορέα το επιχείρημα ότι μπορεί να αποτρέψει την απεργία ή να την «ελέγξει» εάν ανταποκριθεί στα αιτήματα της συνδικαλιστικής οργανώσεως, καθώς τούτο θα συνεπαγόταν παραβίαση της συνδικαλιστικής ελευθερίας, διότι η διένεξη μεταξύ αυτού και της συνδικαλιστικής οργανώσεως συνδέεται με την υποχρέωση καταβολής αποζημιώσεως βάσει του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004. Κατά την εκτίμηση του δικάζοντος τμήματος, για τον ίδιο λόγο ούτε η ύπαρξη συγκεκριμένου μισθολογίου ή η απουσία βουλήσεως για αύξηση των μισθών ή, όπως εν προκειμένω, των αποζημιωόμενων εξόδων και επιδομάτων των προϊσταμένων πληρώματος, μπορεί να χαρακτηριστεί ως λαμβανόμενο από την επιχείρηση μέτρο, το οποίο θα μπορούσε να θεωρηθεί παρόμοιο με την αναγγελία μέτρων αναδιάρθρωσεως, όπως στην περίπτωση της υποθέσεως 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 [σελίδα 8 του πρωτοτύπου] ότι η απεργία στο πλαίσιο μιας επιχειρήσεως που οργανώνεται από συνδικαλιστική οργάνωση δεν δύναται πλέον να θεωρηθεί ότι συνιστά έκτακτη περίπτωση (Landgericht (περιφερειακό δικαστήριο, στο εξής: LG) του Ντίσελντορφ, απόφαση της 26.8.2018 [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 (δικαστήριο εργατικών διαφορών, Γερμανία) Φραγκφούρτης, απόφαση της 08.08.2019 [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 μέρος της θεωρίας [παραλειπόμενα].

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

[παραλειπόμενα]

ΕΠΙΡΑΦΟ ΕΠΙΛΕΞΙΜΟ