

Ανωνυμοποιημένο κείμενο

Μετάφραση

C-613/20 – 1

Υπόθεση C-613/20

Αίτηση προδικαστικής αποφάσεως

Ημερομηνία καταθέσεως:

18 Νοεμβρίου 2020

Αιτούν δικαστήριο:

Landesgericht Salzburg (Αυστρία)

Ημερομηνία της αποφάσεως του αιτούντος δικαστηρίου:

10 Νοεμβρίου 2020

Ενάγων:

CS

Εναγομένη:

Eurowings GmbH

ΔΙΑΤΑΞΗ

Το Landesgericht Salzburg (πρωτοδικείο Σάλτσμπουργκ, Αυστρία), δικάζον ως εφετείο [παραλειπόμενα] στην υπόθεση του ενάγοντος CS, [παραλειπόμενα] [παραλειπόμενα] κατά της εναγομένης, Eurowings GmbH, [παραλειπόμενα], με έδρα στο Ντύσσελντορφ, με αντικείμενο 250,00 ευρώ, πλέον τόκων και εξόδων, εξέδωσε, στο πλαίσιο της εφέσεως που άσκησε ο ενάγων κατά της αποφάσεως του Bezirksgericht Salzburg (ειρηνοδικείου Σάλτσμπουργκ, Αυστρία) της 3ης Ιουλίου 2020 την ακόλουθη διάταξη [παραλειπόμενα]:

I. Υποβάλλει στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης δυνάμει του [άρθρου] 267 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ) τα ακόλουθα ερωτήματα για έκδοση προδικαστικής αποφάσεως:

1. Μπορεί να συνιστά «έκτακτη περίπτωση» κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 η απεργία εργαζομένων αερομεταφορέα, στην οποία κλήθηκαν να συμμετέχουν από συνδικαλιστική

οργάνωση για την προβολή μισθολογικών διεκδικήσεων και/ή κοινωνικών παροχών;

2. Ισχύει αυτό τουλάχιστον,

α) όταν υπάλληλοι της θυγατρικής καθίστανται αλληλέγγυοι με την κήρυξη της απεργίας κατά της μητρικής εταιρίας του ομίλου (Lufthansa AG) με σκοπό την υποστήριξη των συνδικαλιστικών διεκδικήσεων του προσωπικού καμπίνας αεροσκάφους της μητρικής εταιρίας του ομίλου, και

β) ιδίως όταν μετά τη συμφωνία των εργαζομένων με τη μητρική εταιρία η απεργία της θυγατρικής «αυτονομείται», καθώς η συνδικαλιστική οργάνωση εμμένει στην απεργία χωρίς προφανή λόγο και μάλιστα την επεκτείνει και το προσωπικό καμπίνας αεροσκάφους της θυγατρικής συμμετέχει στην απεργία που κηρύχθηκε;

3. Αρκεί ως απόδειξη συνδρομής έκτακτης περίπτωσης η προβολή του ισχυρισμού εκ μέρους του πραγματικού αερομεταφορέα ότι [σελ. 2 του πρωτοτύπου] η συνδικαλιστική οργάνωση επέμεινε χωρίς λόγο στην κήρυξη της απεργίας και μάλιστα τελικά την επέκτεινε χρονικά παρά το γεγονός ότι οι απαιτήσεις της ικανοποιήθηκαν από τη μητρική εταιρία του ομίλου; Ποιος φέρει το βάρος αποδείξεως, όταν οι ειδικότερες περί αυτού περιστάσεις δεν έχουν επαρκώς διασαφηνιστεί στα πραγματικά περιστατικά της υποθέσεως;

4. Μπορεί απεργία στη θυγατρική της εναγομένης που προαναγγέλθηκε στις 18 Οκτωβρίου 2019 για τις 20 Οκτωβρίου 2019 για το χρονικό διάστημα από τις 5:00 έως τις 11:00, η οποία τελικά στις 20 Οκτωβρίου 2019 στις 5:30 επεκτάθηκε αυθορμήτως μέχρι τις 24:00, να συνιστά πράγματι περίπτωση που δεν μπορούσε πλέον να ελεγχθεί;

5. Αποτελούν κατάλληλα μέτρα εκείνα που συνίστανται στην κατάρτιση εναλλακτικού προγράμματος πτήσεων και στην κάλυψη μέσω υπομισθώσεως των πτήσεων που ακυρώθηκαν λόγω της ελλείψεως προσωπικού καμπίνας αεροσκάφους, λαμβανομένων ιδίως υπόψη των θαλάσσιων προορισμών και της διακρίσεως μεταξύ ενδογερμανικών και ενδοευρωπαϊκών πτήσεων, αν ληφθεί επιπλέον υπόψη το γεγονός ότι εκείνη την ημέρα χρειάστηκε να ματαιωθούν μόνον 158 πτήσεις από τις 712 που επρόκειτο να πραγματοποιηθούν συνολικά;

6. Ποιες είναι οι απαιτήσεις ως προς το βάρος επικλήσεως που φέρει ο πραγματικός αερομεταφορέας ότι έλαβε όλα τα ευλόγως εφικτά από τεχνικής και οικονομικής απόψεως μέτρα;

II. Αναστέλλει τη διαδικασία επί της εφέσεως του ενάγοντος μέχρι τη λήψη της προδικαστικής αποφάσεως του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

ΣΚΕΠΤΙΚΟ:

1. Τα πραγματικά περιστατικά:

Ο ενάγων προέβη σε κράτηση στην εναγομένη για πτήση (αριθμός πτήσεως EW 8143) από το Σάλτσμπουργκ στον αερολιμένα Tegel του Βερολίνου στις 20 Οκτωβρίου 2019. Η πτήση είχε προγραμματισμένη ώρα αναχωρήσεως από το Σάλτσμπουργκ στις 21:05. Η προβλεπόμενη ώρα αφίξεως στο Βερολίνο ήταν στις 22:15. Η απόσταση μεταξύ των δύο προορισμών είναι μικρότερη των 1 500 χιλιομέτρων. Ο ενάγων δεν μπόρεσε να επιβιβαστεί στην εν λόγω πτήση, διότι αυτή ματαιώθηκε λόγω (αναμφισβήτητης) απεργίας του προσωπικού καμπίνας αεροσκάφους της εναγομένης.

Η απεργία είχε οργανωθεί από τη συνδικαλιστική οργάνωση μελών πληρώματος αεροσκαφών «UFO» (ανεξάρτητη οργάνωση μελών πληρώματος αεροσκαφών). Η απεργία ήταν απόρροια των συλλογικών διαπραγματεύσεων με την μητρική εταιρία του ομίλου (Lufthansa AG) [σελ. 3 του πρωτοτύπου] της εναγομένης. Στις 18 Οκτωβρίου 2019, για την προώθηση των διαπραγματεύσεων και την αύξηση της πίεσεως στη μητρική εταιρία του ομίλου, η απεργία επεκτάθηκε στους εργαζομένους των θυγατρικών εταιριών (Sunexpress Deutschland, Lufthansa CityLine, Germanwings και Eurowings). Στις 20 Οκτωβρίου 2019 επηρεάστηκαν 712 πτήσεις της εναγομένης. Η απεργία που αρχικά περιοριζόταν στις πρωινές ώρες (από τις 05:00 έως τις 11:00) παρατάθηκε αυθημερόν μέχρι τα μεσάνυχτα. Η παράταση της χρονικής διάρκειας της απεργίας είχε ως συνέπεια να μην μπορεί να τηρηθεί το πρόγραμμα των πτήσεων που είχε καταρτιστεί για εκείνη την ημέρα. Βάσει της αναδιαρθρώσεως του προγράμματος πτήσεων στην οποία προέβη η εναγομένη, αναγκάστηκε να ματαιώσει 158 πτήσεις, μεταξύ των οποίων και εκείνη του ενάγοντος.

2. Τα αιτήματα και οι ισχυρισμοί των διαδίκων:

Ο ενάγων ζητεί την καταβολή της αποζημιώσεως των 250,00 ευρώ δυνάμει του άρθρου 7, παράγραφος 1, στοιχείο β', του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004, για τον λόγο ότι η πτήση ματαιώθηκε εξαιτίας απεργίας του προσωπικού καμπίνας αεροσκάφους για την οποία ευθύνεται η εναγομένη. Η εν λόγω απεργία δεν συνιστά έκτακτη περίπτωση κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του (εν συντομία) κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών πτήσεων, αλλά την ευθύνη για αυτήν φέρει η εναγομένη. Η απεργία οφείλεται επίσης σε μέτρα αναδιαρθρώσεως της ίδιας της εναγομένης, η οποία θα έπρεπε να την είχε εμποδίσει νωρίτερα με τις αντίστοιχες διαπραγματεύσεις και συμφωνίες. Οι διενέξεις ως προς τους όρους των συλλογικών συμβάσεων εργασίας εντάσσονται στη συνήθη δραστηριότητα ενός αερομεταφορέα. Η μεταγενεστερώς επελθούσα συμφωνία αποδεικνύει ότι η εναγομένη ήταν σε θέση να επιλύσει τη διαφορά και ότι, επομένως, οι απεργίες οφείλονταν σε εσωτερικές αποφάσεις της επιχειρήσεως. Η απεργία εμπίπτει στο πλαίσιο της συνήθους ασκήσεως της δραστηριότητας της εναγομένης και δεν εκφεύγει του πεδίου επιρροής της.

Η εναγομένη αντικρούει την αξίωση του ενάγοντος, ισχυριζόμενη ότι η ματαίωση της πτήσεως προκλήθηκε από έκτακτες περιστάσεις. Η απεργία ανακοινώθηκε στις 14 Οκτωβρίου 2019 μόνον κατά της Lufthansa AG, αλλά στη συνέχεια, στις 18 Οκτωβρίου 2019, επεκτάθηκε στις θυγατρικές της, συμπεριλαμβανομένης και

της ίδιας. Το χρονικό πλαίσιο της απεργίας είχε ανακοινωθεί αρχικώς για το διάστημα από τις 05:00 έως τις 11:00 και μόλις στις 20 Οκτωβρίου 2019 επεκτάθηκε αυθορμήτως και χωρίς προηγούμενη προειδοποίηση από τη συνδικαλιστική οργάνωση μέχρι τα μεσάνυχτα. Τούτο γνωστοποιήθηκε στην εναγομένη αυθημερόν στις 05:30, γεγονός που κατέστησε ήδη παρωχημένο το σχέδιο έκτακτης ανάγκης που είχε καταρτιστεί για το αρχικό χρονικό διάστημα της απεργίας. Χάρη στη χρήση υπομισθώσεων η εναγομένη δεν κατάφερε να πραγματοποιήσει, την επίμαχη μέρα, μόλις 158 από τις 712 πτήσεις που επηρεάστηκαν συνολικά, και έλαβε όλα τα διαθέσιμα μέτρα, ενώ το εναλλακτικό σχέδιο πτήσεων στόχευε στο να περιοριστεί στο ελάχιστο η ταλαιπωρία όλων των επιβατών. Στις 18 Οκτωβρίου 2019 η Lufthansa AG [σελ. 4 του πρωτοτύπου] υποχώρησε και ανακοίνωσε μισθολογική αύξηση 2 %. Οι προειδοποιητικές απεργίες στη Lufthansa ακυρώθηκαν, ενώ η απεργία στην εναγομένη συνεχίστηκε, μολονότι δεν είχε πλέον έρεισμα. Επομένως, η απεργία ούτε ενέπιπτε στη συνήθη λειτουργία αερομεταφορέα ούτε μπορούσε η εναγομένη να έχει τον έλεγχο επ’ αυτής, ενώ αντιθέτως η επέκταση της απεργίας και η παράταση της χρονικής διάρκειάς της συνιστούν για την εναγομένη αναπόφευκτη έκτακτη περίπτωση.

3. Η προηγηθείσα διαδικασία:

Το πρωτοβάθμιο δικαστήριο απέρριψε τα αγωγικά αιτήματα. Έκρινε ότι από νομικής απόψεως, βάσει των ήδη εκτεθέντων πραγματικών περιστατικών, η απεργία που προκάλεσε τη ματαίωση της πτήσεως πρέπει να θεωρηθεί ως έκτακτη περίπτωση κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών πτήσεων, επί της οποίας η εναγομένη δεν θα μπορούσε να έχει τον έλεγχο. Παρά την υποχώρηση της Lufthansa AG ως μητρικής εταιρίας του ομίλου, η απεργία όχι μόνο συνεχίστηκε, αλλά και επεκτάθηκε. Η εναγομένη, ως θυγατρική της Lufthansa AG, δεν θα μπορούσε επίσης να καταλήξει σε συμφωνία με τους εργαζομένους που να δεσμεύει τη μητρική εταιρία. Η εναγομένη, παρά τη βραχυπρόθεσμη επέκταση της απεργίας, κατάρτισε ένα ακόμη σχέδιο έκτακτης ανάγκης. Η εναγομένη δεν μπορούσε να έχει τον έλεγχο επί της βραχυπρόθεσμης παρατάσεως της χρονικής διάρκειας της απεργίας, η οποία έγινε αφότου αυτή είχε ξεκινήσει. Από την απεργία επηρεάστηκαν εκείνη την ημέρα 712 πτήσεις, η δε εναγομένη κατάφερε να περιορίσει τις ματαιώσεις σε 158 πτήσεις και, επομένως, στο αναπόφευκτο.

Ο ενάγων άσκησε έφεση κατά της αποφάσεως αυτής, επικαλούμενος εσφαλμένη νομική εκτίμηση εκ μέρους του πρωτοβάθμιου δικαστηρίου. Με την έφεσή του, ο ενάγων επιδιώκει να γίνει δεκτή η αγωγή του στο σύνολό της.

[παραλειπόμενα]

Το Landesgericht Salzburg (πρωτοδικείο Σάλτσμπουργκ) έχει πλέον επιληφθεί της εν λόγω εφέσεως δικάζον ως εφετείο[.] [παραλειπόμενα]

Ενώπιον του Landesgericht Salzburg (πρωτοδικείου Σάλτσμπουργκ) δικάζοντος ως εφετείου εκκρεμούν 4 επιπλέον υποθέσεις, στις οποίες οι ενάγοντες προβάλλουν δικαιώματα αποζημιώσεως με βάση τα ίδια πραγματικά περιστατικά. Μάλιστα, στις περιπτώσεις εκείνες οι αγωγές έγιναν δεκτές στον πρώτο βαθμό. Η Eurowings GmbH που είναι εναγομένη και σε εκείνες τις υποθέσεις, εκτός από το αίτημά της για μεταρρύθμιση της αποφάσεως υπό την έννοια της απορρίψεως της αγωγής, ζήτησε επικουρικώς να υποβληθούν στο Δικαστήριο δύο ερωτήματα προς έκδοση προδικαστικής αποφάσεως αναφορικά με την απεργία ως έκτακτη περίπτωση. [σελ. 5 του πρωτοτύπου]

Νομική εκτίμηση:

4. Οι νομικές βάσεις:

Το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών πτήσεων απαλλάσσει τον πραγματικό αερομεταφορέα από το δικαίωμα αποζημιώσεως που προβλέπεται στο 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.

Η αιτιολογική σκέψη 14 του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών πτήσεων αναφέρει ότι 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 να προκύψουν, μεταξύ άλλων, σε περιπτώσεις απεργιών που επηρεάζουν τη λειτουργία του πραγματικού αερομεταφορέα.

5. Τα προδικαστικά ερωτήματα:

Στην υπόθεση C-195/17 το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης διευκρίνισε ότι μπορούν να χαρακτηρισθούν ως «έκτακτες περιστάσεις», κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών πτήσεων, τα γεγονότα 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. Οι περιστάσεις στις οποίες αναφέρεται η αιτιολογική σκέψη 14 δεν αποτελούν, κατ' ανάγκη και άνευ ετέρου, λόγους απαλλαγής από την υποχρέωση αποζημιώσεως. Κατά περίπτωση πρέπει να εκτιμάται αν πληρούνται οι σωρευτικές προϋποθέσεις, δηλαδή ότι τα γεγονότα ως εκ της φύσεως και των αιτίων τους, δεν συνδέονται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του οικείου αερομεταφορέα και ο μεταφορέας αυτός δεν έχει πραγματικό έλεγχο επ' αυτών. Λαμβανομένου υπόψη του σκοπού του κανονισμού, που είναι η εξασφάλιση ενός υψηλού επιπέδου προστασίας των επιβατών, η έννοια των έκτακτων περιστάσεων πρέπει να τυγχάνει συστατικής ερμηνείας. Κατά την κρίση αναφορικά με απεργία δεν πρέπει να λαμβάνεται υπόψη το αν αυτή είναι νόμιμη ή παράνομη κατά την εφαρμοστέα εθνική

νομοθεσία και η εκτίμηση πρέπει να γίνεται ανεξάρτητα από την εργατική νομοθεσία του εκάστοτε κράτους μέλους. Οι αναδιαρθρώσεις και οι αναδιοργανώσεις επιχειρήσεων εμπίπτουν στα συνήθη μέτρα διαχειρίσεώς τους. Σε περίπτωση αδέσποτης απεργίας του προσωπικού του οικείου αερομεταφορέα, η οποία έχει ως απώτερη αιτία την αιφνιδιαστική αναγγελία από αυτόν της αναδιαρθρώσεως της επιχειρήσεως, πραγματώνεται σε συνέχεια της αποφάσεως του αερομεταφορέα ένας κίνδυνος που εντάσσεται στη συνήθη άσκηση της δραστηριότητάς του. **[σελ. 6 του πρωτοτύπου]**

Σε εκείνο το προδικαστικό ερώτημα η απάντηση που δόθηκε από το Δικαστήριο ήταν ότι το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004, σε συνδυασμό με την αιτιολογική σκέψη 14 αυτού, πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι η αυθόρμητη απουσία ενός σημαντικού μέρους του ιπτάμενου προσωπικού («αδέσποτη απεργία»), όπως η επίμαχη στις υποθέσεις των κύριων δικών, η οποία έχει ως απώτερη αιτία την αιφνιδιαστική αναγγελία από τον πραγματικό αερομεταφορέα της αναδιαρθρώσεως της επιχειρήσεως, κατόπιν προσκλήσεως που δεν προήλθε από τους εκπροσώπους των εργαζομένων της επιχειρήσεως, αλλά αυθορμήτως από τους ίδιους τους εργαζομένους οι οποίοι έλαβαν άδεια ασθενείας, δεν εμπίπτει στην έννοια των «έκτακτων περιστάσεων» της διατάξεως αυτής.

Ωστόσο, το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν χρειάστηκε να επιληφθεί έως τώρα υπόθεσης που χαρακτηρίζεται έντονα από περιστάσεις που αφορούν όμιλο. Επομένως, τίθεται το ζήτημα αν και για ποιο χρονικό διάστημα εμπίπτει στη συνήθη άσκηση της δραστηριότητας του οικείου αερομεταφορέα το γεγονός ότι οι εργαζόμενοι καθίστανται αλληλέγγυοι προς την κήρυξη απεργίας από συνδικαλιστική οργάνωση κατά της μητρικής εταιρίας του ομίλου, προκειμένου να υποστηρίξουν τις μισθολογικές απαιτήσεις του προσωπικού καμπίνας αεροσκάφους της μητρικής εταιρίας που διεκδικούνται συνδικαλιστικώς. Το ζήτημα τίθεται κυρίως όταν μετά τη συμφωνία της συνδικαλιστικής οργάνωσης με τη μητρική εταιρία η απεργία στη θυγατρική εταιρία «αυτονομείται», καθώς η συνδικαλιστική οργάνωση UFO ενέμεινε στην απεργία χωρίς προφανείς λόγους και μάλιστα την επέκτεινε, ενώ το προσωπικό καμπίνας αεροσκάφους ανταποκρίθηκε στη σχετική πρόσκληση.

Από τη σκέψη 22 της αποφάσεως του Δικαστηρίου στην υπόθεση C-315/15 προκύπτει ότι μπορούν να χαρακτηρισθούν ως «έκτακτες περιστάσεις», κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, τα γεγονότα 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, και οι αναφερθείσες προϋποθέσεις πρέπει να πληρούνται σωρευτικώς. Από τη συνολική θεώρηση της απαντήσεως στα προδικαστικά ερωτήματα, το εφετείο συνάγει ότι ο πραγματικός έλεγχος δεν έχει σημασία μόνο για την αποτροπή των συνεπειών μέσω της λήψεως των κατάλληλων μέτρων, αλλά και για τη ζήτηση αν συγκεκριμένα γεγονότα εξακολουθούν να συνδέονται αναπόσπαστα με τη συνήθη άσκηση της δραστηριότητας του οικείου αερομεταφορέα.

Το ζήτημα του βάρους αποδείξεως φαίνεται να διασαφηνίζεται στις σκέψεις 27 και 28 της αποφάσεως του Δικαστηρίου στην υπόθεση C-315/15 υπό την έννοια ότι ο πραγματικός αερομεταφορέας οφείλει να αποδείξει τη συνδρομή έκτακτης περιστάσεως, καθώς και το ότι οι έκτακτες περιστάσεις δεν θα μπορούσαν να έχουν αποφευχθεί με τη λήψη των κατάλληλων για τη συγκεκριμένη περίπτωση μέτρων. Πρόκειται για μέτρα τα οποία πρέπει, κατά τον χρόνο επελεύσεως των εκτάκτων αυτών περιστάσεων, να ανταποκρίνονται, ιδίως, στις συνθήκες τις οποίες δύναται να εξασφαλίσει από τεχνικής και οικονομικής απόψεως ο οικείος αερομεταφορέας. Συμπληρωματικά, ωστόσο, δεν έχει ακόμη διασαφηνιστεί αν προς ανταπόκριση στο [σελ. 7 του πρωτοτύπου] βάρος αποδείξεως και επικλήσεως αρκεί η προβολή από τον εναγόμενο του ισχυρισμού ότι η απεργία συνεχίστηκε από τη συνδικαλιστική οργάνωση και μάλιστα τελικώς επεκτάθηκε, παρά την ικανοποίηση των απαιτήσεων από τη μητρική εταιρία. Στο πλαίσιο αυτό πρέπει να επισημανθεί ότι ο ενάγων επιρρίπτει στην εναγομένη ότι δεν αναφέρθηκε καθόλου στο περιεχόμενο της απεργίας και στις επιδιώξεις των εργαζομένων της.

Κατά το αιτούν δικαστήριο, δεν μπορεί στο πλαίσιο αυτό να επιβληθεί καμία υπερβολική απαίτηση όσον αφορά το βάρος επικλήσεως και αποδείξεως που φέρει ο εναγόμενος αερομεταφορέας. Δεν μπορεί το εν λόγω βάρος να φτάσει μέχρι του σημείου να πρέπει να αποκλειστούν όλοι οι πιθανοί και μόνο λόγοι που μπορούν να καταλογιστούν αφηρημένα στον αερομεταφορέα για τη συνέχιση της απεργίας εκ μέρους της συνδικαλιστικής οργάνωσης και των προσκληθέντων στην απεργία εργαζομένων. Αν αιτία της απεργίας υπήρξε το αδιέξοδο στις διαπραγματεύσεις και εν τέλει προέκυψε συμφωνία, η συνέχιση και η επέκταση της απεργίας γίνονται άνευ λόγου, αν κατά τη διαδικασία δεν προκύπτει κάποια αιτία που μπορεί να καταλογιστεί συναφώς στην εναγομένη.

Στο πλαίσιο της διαπιστωθείσας διαχειρίσεως της απεργίας από τη μητρική εταιρία και την εναγομένη ως θυγατρική της μπορεί να υποστηριχτεί ότι σε περίπτωση ακυρώσεως 712 πτήσεων σε μία ημέρα αναγκαστικά δεν μπορούν να εξυπηρετηθούν όλα τα δρομολόγια και πρέπει να τεθούν προτεραιότητες. Επομένως, στο πλαίσιο μιας τέτοιας αναδιάρθρωσεως, φαίνεται, κατ' αρχήν, παραδεκτός ο καθορισμός προτεραιοτήτων όπως αυτός στον οποίο προέβη η εναγομένη, λαμβάνοντας υπόψη τη μικρότερη δυνατή ταλαιπωρία όλων των επιβατών. Ο ενάγων δεν αντέκρουσε βάσιμα τον τρόπο με τον οποίο ενήργησε η εναγομένη, κατά τον οποίο χάρη στην αναδιάρθρωση του σχεδίου πτήσεων χρειάστηκε να ματαιωθούν εν τέλει μόνο 158 πτήσεις.

[παραλειπόμενα]