

Wersja zanonimizowana

Tłumaczenie

C-613/20-1

Sprawa C-613/20

Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym

Data wpływu:

18 listopada 2020 r.

Oznaczenie sądu odsyłającego:

Landesgericht Salzburg (Austria)

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

10 listopada 2020 r.

Strona powodowa:

CS

Strona pozwana:

Eurowings GmbH

POSTANOWIENIE

Landesgericht Salzburg (sąd okręgowy w Salzburgu, Austria) jako sąd odwoławczy [...] w sprawie z powództwa strony powodowej **CS**, [...] [...] przeciwko stronie pozwanej Eurowings GmbH, [...] Düsseldorf, [...] w przedmiocie 250,00 EUR wraz z odsetkami, w postępowaniu w przedmiocie odwołania wniesionego przez stronę powodową od wyroku Bezirksgericht Salzburg (sądu rejonowego w Salzburgu, Austria) z dnia 3 lipca 2020 r. [...] wydał następujące postanowienie:

I. Do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej zgodnie z art. 267 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (zwanego dalej „TFUE”) kieruje się następujące pytania prejudycjalne:

1. *Czy strajk pracowników przewoźnika lotniczego, do którego wezwał związek zawodowy w celu wywalczenia realizacji postulatów płacowych lub świadczeń*

sojalnych, może stanowić „nadzwyczajną okoliczność” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004?

2. *Czy ma to miejsce przynajmniej*

a) w sytuacji, w której pracownicy spółki zależnej solidaryzują się w obliczu wezwania do strajku przeciwko spółce dominującej grupy (Lufthansa AG), aby wesprzeć związkowe postulaty personelu pokładowego tej spółki, oraz

b) w szczególności w sytuacji, w której strajk w spółce zależnej „usamodzielnia” się po osiągnięciu porozumienia w spółce dominującej w związku z tym, że związek zawodowy bez wyraźnych powodów podtrzymuje decyzję o strajku, a nawet jeszcze go rozszerza, przy czym personel pokładowy spółki zależnej odpowiada na to wezwanie?

3. *Czy dla wykazania nadzwyczajnej okoliczności wystarczy, że obsługujący przewoźnik lotniczy podniesie argument, iż [Or. 2] związek zawodowy podtrzymał wezwanie do strajku, a ostatecznie nawet rozszerzył je pod względem czasowym pomimo spełnienia postulatów przez spółkę dominującą grupy, a ponadto kogo obciąża fakt, że bliższe okoliczności tego zdarzenia pozostały przy ustalaniu stanu faktycznego niejasne?*

4. *Czy strajk ogłoszony w spółce zależnej strony pozwanej w dniu 18 października 2019 r. na dzień 20 października 2019 r. w godzinach od 5:00 do 11:00, który ostatecznie w dniu 20 października 2019 r. o godzinie 5:30 zostaje jeszcze spontanicznie przedłużony do godziny 24:00, może stanowić okoliczność, nad którą nie można skutecznie panować?*

5. *Czy środki w postaci opracowania alternatywnego rozkładu lotów i zastępowania lotów odwoływanych wobec braku personelu pokładowego podczarterami przy szczególnym uwzględnieniu destynacji zamorskich i rozróżnieniu między lotami krajowymi a europejskimi stanowią środki dostosowane do sytuacji, jeżeli weźmie się ponadto pod uwagę, że z łącznie 712 lotów, które miały zostać tego dnia wykonane, trzeba było odwołać zaledwie 158?*

6. *Jakie wymogi wiążą się ze spoczywającym na obsługującym przewoźniku lotniczym ciężarze przedstawienia okoliczności faktycznych świadczących o tym, że podjęto wszelkie racjonalne środki, które odpowiadają warunkom technicznie i ekonomicznie możliwym do przyjęcia?*

II. Postępowanie w przedmiocie odwołania strony powodowej zostaje zawieszane do momentu wpływu orzeczenia prejudycjalnego Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej.

UZASADNIENIE:

1. Stan faktyczny:

Powód zarezerwował u strony pozwanej lot (numer lotu EW 8143) z Salzburga do Berlina (Tegel) na dzień 20 października 2019 r. Samolot miał zgodnie z rozkładem wystartować z Salzburga o godzinie 21:05. Lądowanie w Berlinie przewidziano na godzinę 22:15. Odległość między oboma miastami wynosi mniej niż 1500 km. Powód nie mógł odbyć lotu, ponieważ musiał on zostać odwołany wskutek strajku (okoliczność bezsporna) personelu pokładowego strony pozwanej.

Strajk zorganizował związek zawodowy „UFO” (Unabhängige Flugbegleiterorganisation e. V.). Wynikał on z negocjacji dotyczących układu zbiorowego pracy ze spółką dominującą grupy (Lufthansa AG) w grupie przedsiębiorstw, [Or. 3] do której należy strona pozwana. Aby uzyskać postęp w negocjacjach i zwiększyć presję wywieraną na spółkę dominującą grupy, w dniu 18 października 2019 r. strajk rozszerzono na pracowników spółek zależnych (Sunexpress Deutschland, Lufthansa CityLine, Germanwings i Eurowings). U strony pozwanej w dniu 20 października 2019 r. strajk dotyczył 712 lotów. Strajk, który na początku ograniczał się pod względem czasowym do przedpołudnia (od godziny 05:00 do godziny 11:00), w tym samym dniu nagle przedłużono do północy. Przedłużenie skutkowało tym, że nie można było zrealizować sporządzonego na ten dzień rozkładu lotów. Wskutek zmian, jakie w nim wprowadzono, pozwana musiała odwołać 158 lotów, w tym również lot powoda.

2. Żądania i argumentacja stron:

Strona powodowa żąda wypłaty odszkodowania w wysokości 250,00 EUR na podstawie art. 7 ust. 1 lit. b) rozporządzenia (WE) nr 261/2004 (zwanego dalej „rozporządzeniem o prawach pasażerów”), ponieważ strajk personelu pokładowego, za który pozwana ponosi odpowiedzialność, doprowadził do odwołania lotu. Strajk ten nie stanowił nadzwyczajnej okoliczności w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia o prawach pasażerów, a strona pozwana ponosi za niego odpowiedzialność. Wynikał on zapewne również z działań restrukturyzacyjnych przeprowadzonych u samej pozwanej, przy czym mogła ona mu wcześniej zapobiec poprzez odpowiednie negocjacje i porozumienia. Konflikty dotyczące układów zbiorowych pracy wpisują się w ramy normalnego wykonywania działalności przewoźnika lotniczego. Porozumienie, które później osiągnięto, pokazuje, że pozwana mogła rozwiązać spór, a tym samym strajki wynikają z decyzji podejmowanych wewnątrz przedsiębiorstwa. Strajk wpisywał się w ramy normalnego wykonywania działalności przez pozwaną i nie znajdował się też poza obszarem, na który miała wpływ.

Strona pozwana zakwestionowała podnoszone roszczenie i argumentowała ze swojej strony, że do odwołania lotu doprowadziły nadzwyczajne okoliczności. W dniu 14 października 2019 r. zapowiedziano strajk wyłącznie przeciwko Lufthansa AG, ale następnie w dniu 18 października 2019 r. rozszerzono go na jej spółki zależne, a przy tym również na pozwaną. Ramy czasowe strajku zapowiedziano najpierw na godziny od 05:00 do 11:00, a dopiero w dniu

20 października 2019 r. spontanicznie i bez wcześniejszej zapowiedzi ze strony związku zawodowego przedłużono go do północy. Poinformowano o tym pozwaną w tym samym dniu o godzinie 05:30, w związku z czym plan awaryjny opracowany w odniesieniu do pierwotnych ram czasowych stał się nieprzydatny. W dniu, którego dotyczy spór, pozwana, korzystając z podczarterów, nie zdołała wykonać jedynie 158 lotów spośród łącznie 712 lotów dotkniętych strajkiem i podjęła wszelkie dostępne środki, przy czym celem zastępczego rozkładu lotów była minimalizacja negatywnych skutków dla wszystkich pasażerów. Lufthansa AG ustąpiła [Or. 4] w dniu 18 października 2019 r. i ogłosiła podwyżkę wynagrodzeń o 2%. Strajki ostrzegawcze w Lufthansie zostały odwołane, podczas gdy decyzję o strajku u pozwanej podtrzymano, mimo że nie było do tego podstaw. Strajk nie wpisywał się zatem w ramy normalnego wykonywania działalności przewoźnika lotniczego, a pozwana nie mogła nad nim panować, zwłaszcza że rozszerzenie i przedłużenie strajku stanowiły dla strony pozwanej nadzwyczajną okoliczność, której nie mogła uniknąć.

3. Dotychczasowy przebieg postępowania:

Sąd orzekający w pierwszej instancji oddalił powództwo. Pod względem prawnym uznał w świetle przedstawionego już stanu faktycznego, że strajk, który doprowadził do odwołania lotu, należy uznać za nadzwyczajną okoliczność w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia o prawach pasażerów, której pozwana nie mogła opanować. Pomimo ustępstwa ze strony Lufthansa AG jako spółki dominującej grupy nie tylko podtrzymano decyzję o strajku, lecz nawet jeszcze go rozszerzono. Pozwana jako spółka zależna Lufthansa AG nie mogłaby też osiągnąć wiążącego porozumienia dla macierzystej grupy spółek. Pomimo nagłego rozszerzenia strajku sporządziła jeszcze plan awaryjny. Nie mogła zapanować nad nagłym przedłużeniem strajku już po jego rozpoczęciu. Strajk dotyczył w tym dniu 712 lotów, przy czym pozwana zdołała ograniczyć odwołania do 158 lotów, a tym samym do skali, której nie dało się już uniknąć.

Powód odwołał się od tego wyroku, podnosząc dokonanie przez sąd pierwszej instancji nieprawidłowej oceny prawnej. W ramach odwołania domaga się uwzględnienia powództwa w pełnym zakresie.

[...]

Landesgericht Salzburg (sąd okręgowy w Salzburgu) jako sąd odwoławczy ma teraz wydać rozstrzygnięcie w przedmiocie tego odwołania [.] [...]

Przed Landesgericht Salzburg (sądem okręgowym w Salzburgu) jako sądem odwoławczym toczą się ponadto cztery kolejne postępowania, w których powodowie podnoszą roszczenia odszkodowawcze oparte na identycznym stanie faktycznym. W tych sprawach powództwa zostały jednak w pierwszej instancji uwzględnione. Eurowings GmbH, która jest stroną pozwaną również w tych postępowaniach, w każdym z wniesionych odwołań oprócz żądania zmiany wyroku poprzez oddalenie powództwa posiłkowo wniosła również o skierowanie

do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w trybie prejudycjalnym dwóch pytań dotyczących strajku jako nadzwyczajnej okoliczności. **[Or. 5]**

Ocena prawna:

4. Podstawy prawne:

Artykuł 5 ust. 3 rozporządzenia o prawach pasażerów zwalnia obsługującego przewoźnika lotniczego z obowiązku wypłaty odszkodowania na podstawie art. 7, jeżeli może on dowieść, że odwołanie jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków.

Motyw 14 rozporządzenia o prawach pasażerów przewiduje, że 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 zaistnieć między innymi w przypadku strajków mających wpływ na działalność przewoźnika.

5. Pytania prejudycjalne:

W wyroku C-195/17 Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej wyjaśnił, że zdarzenia, 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, mogą zostać uznane za „nadzwyczajne okoliczności” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia o prawach pasażerów. Okoliczności, o których mowa w motywie 14, nie są bezwarunkowo i automatycznie podstawą zwolnienia z obowiązku wypłaty odszkodowania. Należy oceniać w każdym poszczególnym przypadku, czy okoliczności te spełniają obie kumulatywne przesłanki, a więc 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. Mając na uwadze cel rozporządzenia, którym jest zapewnienie wysokiego poziomu ochrony pasażerów, pojęcie „nadzwyczajnej okoliczności” należy poddawać ścisłej wykładni. Przy ocenie strajku nie należy brać pod uwagę, czy na podstawie znajdującego zastosowanie prawa krajowego jest on zgodny z prawem, aby dokonywać oceny niezależnie od przepisów socjalnych właściwych każdemu państwu członkowskiemu. Restrukturyzacje i przekształcenia przedsiębiorstw stanowią normalne środki zarządzania przedsiębiorstwami. W dzikim strajku pracowników danego przewoźnika lotniczego mającym źródło w niespodziewanej zapowiedzi restrukturyzacji przedsiębiorstwa przez tego przewoźnika materializuje się zgodnie z tym orzeczeniem ryzyko wpisujące się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego. **[Or. 6]**

Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej odpowiedział na pytanie prejudycjalne, że wykładni art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 w związku z motywem 14 tego rozporządzenia należy dokonywać w taki sposób, że spontaniczna nieobecność znacznej części załogi („dziki strajk”) – taka jak rozpatrywana w postępowaniach głównych, która miała źródło w niespodziewanej zapowiedzi restrukturyzacji przedsiębiorstwa przez obsługującego przewoźnika lotniczego, zaistniała w odpowiedzi na wezwanie wystosowane nie przez przedstawicieli pracowników spółki, lecz spontanicznie przez samych pracowników, którzy zadeklarowali niezdolność do pracy z powodu choroby – nie wchodzi w zakres pojęcia „nadzwyczajnych okoliczności” w rozumieniu tego przepisu.

Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej nie musiał jednak jeszcze wypowiadać się w przedmiocie stanu faktycznego, w którym duże znaczenie mają okoliczności dotyczące grupy przedsiębiorstw. Nasuwa się zatem pytanie, czy i jak długo w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego wpisuje się to, że pracownicy spółki zależnej solidaryzują się w obliczu wezwania przez związek zawodowy do strajku przeciwko spółce dominującej grupy, aby wesprzeć związkowe postulaty dotyczące wynagrodzeń personelu pokładowego macierzystej grupy spółek. Pytanie to nasuwa się przede wszystkim w sytuacji, w której strajk w spółce zależnej po osiągnięciu przez spółkę dominującą grupy porozumienia ze związkiem zawodowym „usamodzielnia” się w związku z tym, że związek zawodowy UFO bez wyraźnych powodów podtrzymuje decyzję o strajku, a nawet jeszcze go rozszerza, przy czym personel pokładowy odpowiada na to wezwanie.

Z pkt 27 i 28 wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w sprawie C-315/15 wynika, że za „nadzwyczajne okoliczności” można uznać zdarzenia, które ze względu na swój charakter lub swoje źródło nie wpisują się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i nie pozwalają na skuteczne nad nim panowanie, przy czym wskazane przesłanki muszą być spełnione łącznie. Z odpowiedzi na pytania prejudycjalne łącznie sąd odwoławczy wnioskuje, że możliwość skutecznego panowania ma znaczenie nie tylko dla możliwości uniknięcia skutków poprzez podjęcie odpowiednich środków, lecz również dla rozróżnienia, czy określone zdarzenia wpisują się jeszcze w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego.

W świetle pkt 27 i 28 wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w sprawie C-315/15 kwestię ciężaru dowodu, jak się wydaje, wyjaśniono w ten sposób, że obsługujący przewoźnik lotniczy musi wykazać nadzwyczajną okoliczność, a także to, że nadzwyczajnych okoliczności w żadnym razie nie można by było uniknąć za pomocą dostosowanych do sytuacji środków. Muszą to być środki, które w chwili wystąpienia nadzwyczajnych okoliczności odpowiadają między innymi warunkom technicznie i ekonomicznie możliwym do przyjęcia przez danego przewoźnika lotniczego. Uzupełniająco do tych rozważań nie wyjaśniono jednak dotychczas kwestii tego, czy w rozumieniu opisanego [Or. 7]

ciężaru dowodu i przedstawienia okoliczności faktycznych wystarczy, że strona pozwana stwierdzi, iż pomimo spełnienia postulatów przez spółkę dominującą grupy związek zawodowy utrzymał, a ostatecznie nawet rozszerzył wezwanie do strajku. Wydaje się, że w tym kontekście warto wspomnieć, iż strona powodowa zarzuca stronie pozwanej nieprzedstawienie żadnych wyjaśnień dotyczących treści strajku i postulatów pracowników pozwanej.

W ocenie sądu odsyłającego ze spoczywającym na pozwanym przewoźniku lotniczym ciężarem przedstawienia okoliczności faktycznych i dowodu nie mogą wiązać się w tym kontekście przesadne wymogi. Ciężar ten nie może też iść tak daleko, aby konieczne było wykluczenie wszelkich powodów podtrzymania decyzji o strajku przez związek zawodowy i pracowników wezwanych do strajku, jakie tylko można sobie wyobrazić i w abstrakcyjny sposób przypisać przewoźnikowi lotniczemu. Jeżeli w toku mozolnych negocjacji nad układem zbiorowym pracy zachodzi powód do strajku, a następnie mimo wszystko dochodzi do porozumienia, podtrzymanie decyzji o strajku i jego rozszerzenie są bezpodstawne, jeżeli w postępowaniu nie wychodzą na jaw stojące za tym przyczyny, które można by przypisać pozwanej.

W związku z ustalonym sposobem, w jaki spółka dominująca grupy i pozwana jako jej spółka zależna zarządzały strajkiem, można uznać, że w przypadku odwołania 712 lotów jednego dnia siłą rzeczy nie da się już obsłużyć wszystkich tras i trzeba wyznaczyć priorytety. W przypadku takich zmian co do zasady dopuszczalne wydaje się zatem wyznaczenie priorytetów takich jak te, które podniosła pozwana, wskazując na minimalizację negatywnych skutków dla wszystkich pasażerów. Powód zakwestionował ten sposób postępowania, ale niczym tego nie poparł, przy czym wskutek dokonanych zmian w rozkładzie lotów ostatecznie trzeba było odwołać jedynie 158 lotów.

[...]