

# Anonimizuota versija

Vertimas

C-565/20–1

Byla C-565/20

## Prašymas priimti prejudicinį sprendimą

### Gavimo data:

2020 m. spalio 29 d.

### Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas:

*Landgericht Köln* (Vokietija)

### Nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą priėmimo data:

2020 m. rugsėjo 9 d.

### Ieškovas:

DS

### Atsakovė:

*Deutsche Lufthansa AG*

---

*Landgericht Köln* (Kelno apygardos teismas)

**nutartis**

Byloje

*DS / Deutsche Lufthansa AG*

*Landgericht Köln* 11-oji civilinių bylų kolegija

2020 m. rugsėjo 9 d.

<...> (sprendimą priimančio subjekto sudėtis)

### nutarė:

1. Sustabdyti bylos nagrinėjimą.

2. Pagal SESV 267 straipsnį pateikti Europos Sąjungos Teisingumo Teismui šį klausimą dėl Sąjungos teisės išaiškinimo:

Ar profesinės sąjungos raginimo nulemtas savų oro vežėjo darbuotojų streikas laikomas ypatingomis aplinkybėmis, kaip tai suprantama pagal Reglamento (EB) Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį?

### Motyvai

#### I.

1. Ieškovas reikalauja, kad atsakovė sumokėtų 250 EUR kompensaciją su palūkanomis pagal 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 261/2004, (**orig. p. 2**) nustatantį bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinantį Reglamentą (EEB) Nr. 295/91 (toliau – Reglamentas (EB) Nr. 261/2004).

Reikalavimas grindžiamas toliau nurodytomis faktinėmis aplinkybėmis.

Ieškovas turėjo rezervaciją Nr. WNBKLW 2019 m. lapkričio 7 d. skrydžiams LH 2203 ir LH 1682 iš Diuseldorfo (DUS) per Miuncheną (MUC) į Budapeštą (BUD), kuriuos turėjo vykdyti atsakovė. Ieškovas pagal tvarkaraštį turėjo išskristi 20.00 val. iš Diuseldorfo ir 23.25 val. atvykti į galutinę paskirties vietą – Budapeštą. Skrydžiai LH 2203 ir LH 1682 buvo atšaukti. Ieškovas buvo išsiųstas kitu skrydžiu EW9784 ir atvyko į galutinę paskirties vietą [2019] m. lapkričio 8 d. 09.11 val., t. y. iš viso 9 valandomis ir 36 minutėmis vėliau.

Atstumas tarp Diuseldorfo ir Budapešto yra mažesnis nei 1 500 km.

Ieškovas kreipėsi į savo atstovus ir pavedė jiems užtikrinti jo reikalavimus. Atstovai 2019 m. gruodžio 9 d. elektroniniu laišku pareikalavo iš atsakovės iki 2019 m. gruodžio 16 d. sumokėti 250 EUR dydžio kompensaciją, tačiau atsakovė atsisakė tai padaryti remdamasi ypatingomis aplinkybėmis, dėl kurių ji, kaip mano, neprivalo mokėti kompensacijos.

2019 m. lapkričio 7 d. skrydžiai LH 2203 ir LH 1682 buvo atšaukti, nes atsakovė skrydžiams vykdyti neturėjo keleivių salono įgulos narių dėl streiko, kurį 2019 m. lapkričio 1 d. inicijavo keleivių salono įgulos profesinė sąjunga UFO ir kuris turėjo vykti nuo 2019 m. lapkričio 7 d. 0.00 val. iki 2019 m. lapkričio 8 d. 24.00 val. visų pirma reikalaujant padidinti išlaidas ir išmokas už vyresniojo keleivių salono įgulos nario pareigas po to, kai žlugo kolektyvinės derybos. Nurodytu laikotarpiu buvo suplanuoti 2 165 atsakovės skrydžiai, iš jų 294 tarpžemyniniai ir 1871 žemyninis. Po raginimo streikuoti atsakovė parengė ir paskelbė nenumatytą atvejų skrydžių planą, kuriame buvo numatyti iš viso 1 273 skrydžiai, iš jų 171 tarpžemyninis ir 1 102 žemyniniai. Vis dėlto iš tikrųjų teko atšaukti ir daugiau skrydžių, todėl 2019 m. lapkričio 7 ir 8 d. iš viso liko neįvykdyti 1478 skrydžiai. 2019 m. lapkričio 9 d. dėl streiko pasekmių teko

atšaukti dar 30 skrydžių, iš jų devynis tarpžemyninius ir 21 žemyninį. Iš viso šis streikas turėjo poveikį daugiau nei 170 000 keleivių. (**orig. p. 3**)

Remiantis atsakovės argumentu, kurio ieškovas neginčijo, atsakovė, siekdama išvengti skrydžių atšaukimo ir atidėjimo, 2019 m. lapkričio 6 d. paskelbė specialų skrydžių tvarkaraštį ir kaip keleivių salono įgulos narius pasitelkė kai kurių „antžeminių personalą“, pradėjo kviesti savanorius, sumažino įgulos narių skaičių vykdomuose skrydžiuose iki minimalaus pagal įstatymus reikalaujamo skaičiaus, kelis skrydžius perdavė vykdyti *Condor Flugdienst GmbH*. Be to, atsakovė *Lufthansa Group* keleiviams suteikė galimybę nemokamai pakeisti skrydį į kitą skrydį, o skrydžius Vokietijos vidaus maršrutais – į galimybę keliauti traukiniu, net jei streikas neturėjo įtakos skrydžiui. Keleiviai, kuriems streikas turėjo įtakos, buvo perregistruoti į kitus skrydžius ar į kelionę traukiniu arba galėjo nemokamai atšaukti savo kelionę. Atsakovė kai kuriuose maršrutuose taip pat panaudojo didesnius orlaivius, kad galėtų pasiūlyti nuo streiko nukentėjusiems keleiviams alternatyvią kelionės galimybę. Be to, 2019 m. lapkričio 5 d. atsakovė pakvietė į aukščiausiojo lygio derybas siekdama išvengti streiko. 2019 m. lapkričio 7 d. šiuo klausimu ji pateikė dar vieną taikaus susitarimo pasiūlymą. Atsakovė, be kita ko, paprašė taikyti laikinąsias apsaugos priemones, bet 2019 m. lapkričio 6 d. vakare *Hessisches Landesarbeitsgericht* (Heseno apygardos darbo teismas), kaip antroji instancija, atsisakė jas taikyti.

2. Apylinkės teismas atmetė ieškinį. Teismas nusprendė, kad skrydis, kaip prieštaravime nurodė ir atsakovė, buvo atšauktas dėl ypatingų aplinkybių, kaip tai suprantama pagal Reglamento (EB) Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį. <...> (nuoroda į ginčijamą sprendimą)
3. Ieškovas dėl apylinkės teismo sprendimo pateikė sprendime leistą pateikti apeliacinį skundą. Jis teikia tą patį ieškinio reikalavimą ir teigia, kad, priešingai, nei mano apylinkės teismas, profesinės sąjungos inicijuotas oro vežėjo darbuotojų streikas pagal 2018 m. balandžio 17 d. Teisingumo Teismo sprendimą *TUIFly* (C-195/17) taip pat gali būti laikomas įprastos oro vežėjo veiklos dalimi, todėl nėra ypatingų aplinkybių, kaip tai suprantama pagal Reglamento (EB) Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį.

Atsakovė prašo atmesti apeliacinį skundą.

## II.

Sprendimą dėl apeliacinio skundo bus galima priimti tuomet, kai bus gautas Europos Sąjungos Teisingumo Teismo prejudicinis sprendimas, priimtas atsakius į prejudicinį klausimą. (**orig. p. 4**)

1. Šis klausimas yra reikšmingas sprendimui priimti.

Tuo atveju, jei esamoje situacijoje turi būti atleidžiama nuo atsakomybės už nagrinėjamą skrydį dėl ypatingų aplinkybių, kaip tai suprantama pagal Reglamento (EB) Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį, apeliacinis skundas bus

atmestas, nes ieškovas neturės teisės į kompensaciją. Vis dėlto jei streikas nebūtų laikomas ypatinga aplinkybe, apeliacinis skundas būtų tenkinamas.

2. Klausimas, ar profesinės sąjungos paskatintas streikas laikomas ypatingomis aplinkybėmis, kaip tai suprantama pagal Reglamento (EB) Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį, susijęs su šios normos, t. y. jos sudėties požymio „ypatingos aplinkybės“, aiškinimu, kuris kilus abejonių yra Europos Sąjungos Teisingumo Teismo prerogatyva.

3. Remiantis kolegijos pozicija, kurios ji ligi šiol laikėsi, nagrinėjamu atveju atšaukimas buvo nulemtas ypatingų aplinkybių, kaip tai suprantama pagal Reglamento (EB) Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį.

a) *Bundesgerichtshof* (Aukščiausiasis Federalinis Teismas) 2012 m. rugpjūčio 21 d. sprendime <...> konstatavo, kad atleidimas nuo atsakomybės pagal Reglamento (EB) Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį taikomas, jei savi oro transporto bendrovės darbuotojai pradeda streikuoti atsiliepdami į profesinės sąjungos raginimą. *Bundesgerichtshof* turėjo priimti sprendimą, kaip ir šioje byloje, dėl pilotų asociacijos *Cockpit* raginimo streikuoti ir nagrinėjamu klausimu (be kita ko) nurodė:

„<...>

2. Priešingai, nei mano apeliacinės instancijos teismas, profesinės sąjungos raginimas streikuoti ginčijantis dėl kolektyvinių sutarčių, kaip šis skelbiamas asociacijai *Cockpit* priklausančių atsakovės pilotų neatvykimas į darbą, dėl kurio pagal neginčytas apeliacinės instancijos teismo išvadas buvo atšauktas skrydis, gali būti laikomas ypatingomis aplinkybėmis, kaip tai suprantama pagal reglamento 5 straipsnio 3 dalį.

<...>

f) Į Teisingumo Teismo suformuotus kriterijus dėl techninių trūkumų turi būti atsižvelgiama ir tuo atveju, kai ypatingų aplinkybių priežastimi gali būti laikomi tokie įvykiai, kurių pavyzdžiai pateikti 14 konstatuojamojoje dalyje (Teisingumo Teismo sprendimo *Wallentin-Hermann / Alitalia* 22 punktą) – politinis nestabilumas, meteorologinės sąlygos, neleidžiančios vykdyti atitinkamo skrydžio, pavojus saugumui, netikėtai atsiradę skrydžių saugos trūkumai ir streikai, turintys įtakos skrydį vykdančio oro vežėjo veiklos vykdymui. Šiuo klausimu taip pat svarbu, ar skrydis buvo atšauktas dėl neįprastų aplinkybių, kurios nėra susijusios su įprastine oro transporto bendrovės veikla ir kurių bendrovė negalėjo suvaldyti. **(orig. p. 5)**

Streiko, kaip šioje byloje, atveju neturi – bent jau esminės – reikšmės aplinkybė, ar oro transporto bendrovės veikla trikdoma dėl su darbo užmokesčiu susijusio ginčo tarp trečiųjų šalių, pavyzdžiui, dėl oro uostą valdančios ar kitos bendrovės, kuriai pavestos pagrindinės veiklos funkcijos, pavyzdžiui, saugumo kontrolė, darbuotojų streiko, ar dėl to, kad darbą nutraukia skrydį vykdančios oro transporto

bendrovės savi darbuotojai, kaip, pavyzdžiui, antžeminis personalas ar įgulos personalas. Nei reglamento 5 straipsnio 3 dalies tekstas, nei 14 konstatuojamoji dalis, nei pirmiau nurodyta nuostatos prasmė ir tikslas nesuteikia pagrindo spręsti apie tokį skirstymą.

Savų darbuotojų streikas paprastai taip pat inicijuojamas profesinės sąjungos, kuri siekia išreikalauti iš priešingos kolektyvinės sutarties šalies, kuri gali būti darbuotojų darbdavys, bet taip pat – tam tikra darbdavių organizacija, geresnes darbo sąlygas ar didesnį atlyginimą. Šiuo tikslu sąjungos nariai raginami įsitraukti į kolektyvinį darbo ginčą. Toks darbo ginčas yra pagal Sąjungos teisę ginamos asociacijų laisvės priemonė (Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijos 12 straipsnio 1 dalis ir 28 straipsnis (OL C 364, 2000 12 18, p. 1 ir paskesni <...> (nuoroda į nacionalinę doktriną)) ir, jei tai būtina darbo ginčui, ja sustabdomos kitu atveju iš darbo sutarties kylančios teisės ir pareigos. Raginimas streikuoti netgi tuo atveju, kai streikuoja savi darbuotojai, oro vežėją veikia iš išorės ir nėra būdingas įprastai jo veiklai. Juo kaip tik siekiama sutrikdyti ir, jei įmanoma, visiškai paralyžiuoti „įprastą veiklą“, pasinaudojant tuo kaip priemone kovoje dėl naujos ar kitokios kolektyvinės sutarties. Todėl streikas paprastai siejamas ne su konkrečiu skrydžiu ar pavieniais skrydžiais, o dažniausiai su visa oro vežėjo veikla ar bent didžiąja jos dalimi. Vykstant tokiam streikui reglamento tikslas apsaugoti keleivius nuo „nemalonumų“, susijusių su skrydžio atšaukimu, kurio iš esmės galima išvengti, taip pat nustatant pareigą mokėti kompensacijas (Teisingumo Teismo sprendimo *IATA ir ELFAA* 69 punktas; Sprendimo *Wallentin-Hermann / Alitalia* 18 punktas), lieka neįgyvendintas lygiai taip pat, kaip ir tais atvejais, kai įprasta ūkinė oro transporto bendrovės veikla visiškai arba reikšminga dalimi sustoja dėl išorinio darbo ginčo ar kito įvykio. Be to, abi situacijos gali susipinti, kaip matyti iš *West London County Court* (Vakarų Londono apylinkės teismas) priimto sprendimo, byloje, kurioje oro vežėjo darbuotojai surengė laukinį streiką, nes oro uostą valdanti įmonė nenorėjo toliau patikėti oro vežėjui bagažo antžeminio vežimo <...>.

g) Kolegija gali remtis pirmiau nurodytu reglamento aiškinimu toliau nagrinėdama bylą iš esmės, neteikdama prašymo Europos Sąjungos Teisingumo Teismui priimti prejudicinį sprendimą. Kaip jau nurodyta, minėta norma taip gali būti suprantama iš reglamento formuluotės ir tikslo ir toks jos suvokimas suderinamas su reglamento 5 straipsnio 3 dalies aiškinimu jau paskelbtoje Teisingumo Teismo jurisprudencijoje. Argumentus, kuriais Teisingumo Teismas grindė šios nuostatos aiškinimą nurodytuose sprendimuose, galima taikyti ir nagrinėjamu atveju. Atsižvelgiant į minėtą jurisprudenciją, kolegijai nekyla abejonių, kad Teisingumo Teismas nevertins dėl streiko susiklostančių ypatingų aplinkybių kitaip nei likusių reglamento 14 konstatuojamojoje dalyje išvardytų situacijų pavyzdžių. **(orig. p. 6)**

Šios išvados nepaneigia tai, kad apeliacinės instancijos teismas, atsižvelgdamas į kai kurias doktrinoje išreikštas pozicijas <...> (nuoroda į nacionalinę doktriną) padarė kitokią išvadą. Tokia išvada, motyvavus ją išsamiau, viena vertus, pateisinama atitinkamu Monrealio konvencijos 19 straipsnio aiškinimu, kita



vertus, prielaida, kad kolektyviniai ginčai su savais darbuotojais priskirtini bendrai oro transporto bendrovės veiklos rizikai. Vis dėlto abu šie aspektai neturi lemiamos reikšmės nei remiantis reglamento tekstu, nei pagal Europos Sąjungos Teisingumo Teismo jurisprudenciją.

3. Nagrinėjamu atveju asociacijos *Cockpit* paskelbtas streikas, kaip gali įvertinti pati kolegija, remdamasi apeliacinės instancijos teismo išvadomis, galėjo nulemti ypatingų aplinkybių, kaip tai suprantama pagal reglamento 5 straipsnio 3 dalį, susiklostymą.

a) Nagrinėjamu atveju atsakovė turėjo tikėtis, kad dauguma jos įdarbintų pilotų atsilieps į raginimą dalyvauti streike. Taigi reikėjo spręsti ne klausimą, kaip kompensuoti nedidelio skaičiaus darbuotojų trūkumą šiems, pavyzdžiui, susirgus, o kaip reaguoti į gresiantį didelės pilotų dalies trūkumą. Atsakovė turėjo numatyti, jog dėl streiko neturės pakankamai pilotų, kad galėtų visiškai laikytis skrydžių tvarkaraščio, todėl nemažai jos suplanuotų skrydžių negalės būti vykdomi apskritai arba taip, kaip buvo numatyta; dėl šios priežasties ji turėjo reaguoti jau į patį streiko paskelbimą ir perplanuoti skrydžių tvarkaraštį taip, kad, viena vertus, neigiamas streiko poveikis keleiviams būtų kuo mažesnis, kiek tokiomis aplinkybėmis įmanoma, ir, kita vertus, kad ji pasibaigus streikui galėtų kuo greičiau grįžti į normalų darbo režimą. Tokia situacija negali būti priskiriama įprastai oro vežėjo veiklai.

b) Aplinkybė, kad atsakovė galėjo valdyti situaciją, neatima iš atsakovės galimybės remtis ypatingomis aplinkybėmis.

Kilus kolektyviniam ginčui paprastai negali būti daroma prielaida, kad valdomos situacijos atveju aplinkybės nelaikomos ypatingomis. Sprendimas streikuoti priimamas darbuotojų, naudojantis pagal kolektyvinę sutartį suteikta autonomija, taigi šis sprendimas nepatenka į skrydžius vykdančio oro vežėjo veiklos ribas. Tai reiškia, kad oro transporto bendrovė paprastai neturi teisiniu požiūriu reikšmingos įtakos ir saviems darbuotojams sprendžiant – streikuoti ar ne. Negalima pritarti argumentui, kad skrydį vykdančias oro vežėjas gresiant streikui bendrovės viduje turi galimybę patenkinti reikalavimus ir taip išvengti streiko. Taip iš oro vežėjo būtų reikalaujama atsisakyti pagal Sąjungos teisę ginamos jo paties asociacijų laisvės ir nuo pat pradžių prisiimti darbo ginčo pralaimėtojo vaidmenį. Toks reikalavimas būtų nei pagrįstas oro vežėjui, nei ilgainiui naudingas keleiviams.“  
**(orig. p. 7)**

b) Kolegija savo ankstesnėje jurisprudencijoje vadovavosi *Bundesgerichtshof* pozicija ir laikosi nuomonės, kad ši pozicija taip pat tinkama nagrinėjamoje profesinės sąjungos šaukiamo streiko situacijoje.

Kolegijos nuomone, tokio vertinimo taip pat nepaneigia 2018 m. balandžio 17 d. Europos Sąjungos Teisingumo Teismo sprendimas *TUIFly* (C-195/17). Šis sprendimas susijęs su specifine „laukinio streiko“, paskelbto netikėtai pranešus apie oro vežėjo bendrovės restruktūrizavimą, situacija. To jokių būdu negalima

lyginti su šios bylos aplinkybėmis, kai nėra konkrečių naujausių su veikla susijusių priemonių, į kurias tiesiogiai ir iniciatyviai „laukiniu streiku“ reaguoja savi darbuotojai.

Remiantis Europos Sąjungos Teisingumo Teismo sprendimu byloje C-195/17 taip pat negali būti daroma išvada, kad teisėtas savų darbuotojų streikas negali būti laikomas ypatingomis aplinkybėmis. Visų pirma iš minėto sprendimo 46 ir 47 punktų matyti tik tai, jog sprendžiant, ar priskirti streiką ypatingoms aplinkybėms, nėra svarbu, ar streikas pagal nacionalinę teisę yra teisėtas ar ne. Vis dėlto tai nereiškia, kad yra tam tikros streiko situacijos, kuriose atleidimas nuo atsakomybės *per se* netaikomas, arba kad oro transporto bendrovės darbuotojų neatvykimas į darbą, įteisintas profesinei sąjungai paskelbus streiką, iš esmės negalėtų būti laikomas ypatinga aplinkybe atsižvelgiant į tai, kad yra inicijuotas profesinės sąjungos, todėl nėra įprastos oro vežėjo veiklos dalis ir negali būti jos kontroliuojamas.

Kolegijos nuomone, nagrinėjamoje situacijoje aplinkybių pripažinimą ypatingomis lemia tai, kad profesinės sąjungos raginimu, kitaip nei „laukinio streiko“ atveju, poveikis ūkinei bendrovės veiklai daromas būtent iš išorės. Oro vežėjas negali suvaldyti raginimo dalyvauti streike, be to, taip inicijuotas streikas negali būti priskiriamas įprastam su streiku susijusio oro vežėjo veiklos vykdymui: priešingai, raginimu dalyvauti streike arba streiku siekiama sutrikdyti arba sustabdyti šią veiklą <...>.

Kolegijos nuomone, byloje prieš oro vežėją taip pat negali būti remiamasi argumentu, kad oro vežėjas galėjo neutralizuoti arba „suvaldyti“ streiką (**orig. p. 8**) patenkindamas profesinės sąjungos pareikštus reikalavimus, nes ginčo su profesine sąjunga siejimas su pareiga mokėti kompensaciją pagal Reglamentą (EB) Nr. 261/2004 būtų nesuderinamas su asociacijų laisve. Dėl šios priežasties kolegija mano, kad tam tikra darbo užmokesčio struktūra arba nenoras didinti darbo užmokesčių ar, kaip nagrinėjamu atveju, išlaidas ir išmokas už vyresniojo keleivių salono įgulos nario pareigas negali būti laikomi oro vežėjo veiklos priemone, panašia į pranešimą apie planuojamą restruktūrizavimą, kaip buvo byloje C-195/17.

c) Vis dėlto paskutiniu metu jurisprudencijoje, atsižvelgiant į Teisingumo Teismo sprendimą byloje C-195/17, vis dažniau laikomasi nuomonės, kad profesinės sąjungos organizuojamas streikas bendrovės viduje apskritai <...> (nuoroda į nacionalinę jurisprudenciją) ar bent jau nesant kitų išskirtinių aplinkybių <...> (nuoroda į nacionalinę jurisprudenciją) nebegali būti laikomas ypatingomis aplinkybėmis. Doktrinoje taip pat iš dalies nepritariama atleidimui nuo atsakomybės savų oro vežėjo darbuotojų streiko atveju <...> (nuoroda į nacionalinę doktriną).

Dėl šios priežasties kolegija mano, kad tikslinga teikti prašymą priimti prejudicinį sprendimą.

<...> (parašai)

DARBINIS VERTINIMAS