

Predmet C-442/20

Zahtjev za prethodnu odluku

Datum podnošenja:

21. rujna 2020.

Sud koji je uputio zahtjev:

Amtsgericht Nürnberg (Njemačka)

Datum odluke kojom se upućuje zahtjev za prethodnu odluku:

11. rujna 2020.

Tužitelj:

Flightright GmbH

Tuženik:

Ryanair Designated Activity Company

Amtsgericht Nürnberg

[omissis]

U sporu

Flightright GmbH,

[omissis] Potsdam

– tužitelj –

[omissis]

protiv

Ryanair Designated Activity Company, [omissis] Dublin, Irska

– tuženika –

[omissis] [orig. str. 2.]

zbog tražbine

Amtsgericht Nürnberg (Općinski sud u Nürnbergu, Njemačka) [omissis] 11. rujna 2020. [omissis] donosi sljedeće

Rješenje

I. Postupak se prekida.

II. Sudu Europske unije u skladu s člankom 19. stavkom 3. točkom (b) Ugovora o Europskoj uniji i člankom 267. Ugovora o funkcioniranju Europske unije u vezi s tumačenjem članka 5. stavka 3. Uredbe (EZ) br. 261/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. veljače 2004. o utvrđivanju općih pravila odštete i pomoći putnicima u slučaju uskraćenog ukrcanja i otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta u polasku te o stavljanju izvan snage Uredbe (EEZ) br. 295/91 upućuju se sljedeća pitanja:

(a) Je li sindikalni štrajk vlastitog osoblja stvarnog zračnog prijevoznika „izvanredna okolnost” u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe (EZ) br. 261/2004?

(b) Je li pritom relevantno to da se navedeni štrajk provodi na temelju zahtjevâ osoblja koji do tada nisu bili ugovoreni između osoblja i stvarnog zračnog prijevoznika?

(c) Je li pritom relevantno to da je konkretan štrajk uzrokovan određenim ponašanjem stvarnog zračnog prijevoznika tijekom pregovora sa sindikatom?
[orig. str. 3.]

Obrazloženje

1. [omissis] [Prekid postupka]
2. Odluka o sporu koja se ne može pobijati redovnim pravnim sredstvima [omissis] ovisi o prethodnoj odluci Suda Europske unije dostavljanjem odgovora na prethodna pitanja navedena u izreci.
2. II. Prikaz predmeta spora
3. Tužitelj od tuženika zahtijeva odštetu u iznosu od 500,00 eura.

4. Putnici koji su svoja prava ustupili tužitelju imali su potvrđene rezervacije za let od Nürnberga (NUE) do Krakova (KRK) pod br. FR5420 koji je trebao izvesti tuženik [te] je [trebao] početi u Nürnbergu 10. kolovoza 2018. u 14 sati i 45 minuta (lokalno vrijeme) i sletjeti u Krakov istog dana u 16 sati i 15 minuta (lokalno vrijeme). Let je otkazan. Razlog otkazivanja bio je štrajk tuženikovih pilota 10. kolovoza 2018.
5. Tuženik je vodio kolektivne pregovore sa sindikatom Vereinigung Cockpit (u daljnjem tekstu: VC) u pogledu, među ostalim, sklapanja općeg kolektivnog ugovora i kolektivnog ugovora o plaći. Pregovori su se vodili još od prosinca 2017. Sindikat je nastojao ishoditi povećanje plaće od 42 %. Tuženik je pristao na povećanje od 20 % koje je stvarno počeo isplaćivati od početka 2018. Tuženik je 3. kolovoza 2018. podnio poboljšanu ponudu VC-u, o kojoj se još nisu vodili pregovori. VC je 8. kolovoza 2018. pozvao pilote na štrajk. **[orig. str. 4.]**
6. Letovi u Njemačkoj i u drugim zemljama otkazani su zbog štrajka od 10. kolovoza 2018. Preostali letovi izvedeni su reorganizacijom reda letenja i angažiranjem drugih pilota. Osim toga, štrajk tuženikovih pilota proveden je u Irskoj, Belgiji, Švedskoj i Nizozemskoj.
7. Mjerodavne odredbe prava Unije
8. Povelja Europske unije o temeljnim pravima (SL 2000., C-364, str. 1.)
9. Članak 12. („Sloboda okupljanja i udruživanja”) glasi:
10. „1. Svatko ima pravo na slobodu mirnog okupljanja i slobodu udruživanja na svim razinama, osobito kad je riječ o političkim, sindikalnim i građanskim pitanjima, što podrazumijeva i pravo svakoga na osnivanje sindikata i pristupanje njima radi zaštite svojih interesa.[...]”
11. Članak 28. („Pravo na kolektivno pregovaranje i djelovanje”) glasi:
12. „Radnici i poslodavci ili njihove organizacije imaju, u skladu s pravom Unije te nacionalnim zakonodavstvima i praksom, pravo na pregovaranje i sklapanje kolektivnih ugovora na odgovarajućim razinama i, u slučaju sukoba interesa, pravo na poduzimanje kolektivnog djelovanja za obranu svojih interesa, uključujući i štrajk.”
13. Europska socijalna povelja (CETS 35, 18. 10. 1961.) **[orig. str. 5.]**
14. Dio I. točka 6. glasi:
15. „Svi zaposlenici i poslodavci imaju pravo na kolektivno pregovaranje.”
16. Dio II. članak 6. („Pravo na kolektivno pregovaranje”) glasi:
17. „Radi osiguranja učinkovitog ostvarivanja prava na kolektivno pregovaranje, ugovorne stranke se obvezuju: [...]

i priznaju:

18. 4. pravo zaposlenika i poslodavaca na kolektivnu akciju u slučaju interesnih sukoba, uključujući i pravo na štrajk, ograničeno obvezama koje mogu proizaći iz prethodno prihvaćenih kolektivnih ugovora.”
19. Uredba (EZ) br. 261/2004 Europskog Parlamenta i Vijeća od 11. veljače 2004.
20. Uvodna izjava 14. glasi:
21. „U skladu s Montrealskom konvencijom, obveze stvarnih zračnih prijevoznika trebale bi biti ograničene ili u potpunosti isključene, u slučajevima kada je događaj uzrokovan izvanrednim okolnostima koje se nisu mogle izbjeći niti poduzimanjem svih [razumnih] mjera. Takve se okolnosti mogu posebno pojaviti u slučajevima političke nestabilnosti, meteoroloških uvjeta koji onemogućuju izvođenje predmetnog leta, sigurnosnih rizika, neočekivanih nedostataka po pitanju sigurnosti leta i štrajkova koji utječu na operacije stvarnih zračnih prijevoznika.” [orig. str. 6.]
22. Članak 5. („Otkazivanje leta”) glasi:
23. „1. U slučaju otkazivanja leta, dotični putnici:
24. (c) imaju pravo na odštetu od strane stvarnog zračnog prijevoznika u skladu s člankom 7. [...]
25. 3. Stvarni zračni prijevoznik nije dužan platiti odštetu u skladu s člankom 7., ako može dokazati da je do otkazivanja leta došlo zbog izvanrednih okolnosti koje se nije moglo izbjeći čak ni ako su sve razumne mjere poduzete.”
26. Članak 7. („Pravo na odštetu”) glasi:
27. „1. Pozivanjem na ovaj članak, putnici ostvaruju pravo na odštetu u iznosu od:
28. (a) 250 EUR za sve letove dužine 1500 km ili kraće; [...]”
29. Mjerodavna nacionalna sudska praksa koja se odnosi na prethodna pitanja
30. Bundesgerichtshof (Savezni vrhovni sud, Njemačka) je u presudi od 21. kolovoza 2012. (br. predmeta: X ZR 138/11) presudio sljedeće (sažetak):
31. „1. Ako sindikat u okviru spora u vezi s kolektivnim ugovorom pozove pilote zračnog prijevoznika na prekid rada, to za posljedicu može imati izvanredne okolnosti u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe o pravima putnika.
32. 2. Zračni prijevoznik je u tom slučaju oslobođen obveze isplate odštete za otkazivanje letova [orig. str. 7.] koje je otkazao kako bi uskladio red letenja s očekivanim posljedicama poziva na štrajk.”

33. Bundesgerichtshof (Savezni vrhovni sud) obrazložio je svoju odluku, među ostalim, kako slijedi (t. 25. i sljedeća):
34. „Tuženikovo pozivanje na izvanredne okolnosti nije isključeno zbog toga što je tuženik mogao kontrolirati situaciju.
35. U pravilu se u slučaju spora o kolektivnom ugovoru ne može pretpostaviti postojanje situacije čijom se mogućnošću kontroliranja isključuje postojanje izvanrednih okolnosti. Odluku o provedbi štrajka donose radnici u okviru autonomije koju uživaju pri kolektivnom pregovaranju te stoga izvan djelokruga djelatnosti stvarnog zračnog prijevoznika. Iz toga proizlazi da u pravilu zračni prijevoznik ni u pogledu vlastitih zaposlenika nema pravno relevantni utjecaj na to hoće li se štrajk održati ili ne. Pritom se argument prema kojem stvarni zračni prijevoznik u slučaju internih štrajkova može udovoljiti zahtjevima i time spriječiti štrajk ne može prihvatiti. Time bi se od zračnog prijevoznika tražilo da odustane od slobode sindikalnog udruživanja koja je zaštićena pravom Unije te da u kolektivnom djelovanju od samog početka preuzme ulogu podređene strane. To ne bi bilo razumno ni za zračnog prijevoznika niti bi bilo u dugoročnom interesu putnikâ.”
36. Pravna stajališta stranaka
37. Tužitelj je mišljenja da štrajk članova kabinske posade nije „izvanredna okolnost” u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe (EZ) br. 261/2004. On smatra da se tijekom svakog kolektivnog pregovaranja mora računati sa štrajkovima i stoga s neizvođenjem i otkazivanjem letova. Radi se o tipičnom, u obavljanju poslovne djelatnosti [**orig. str. 8.**] očekivanom a ne izvanrednom događaju.
38. Tuženik tvrdi da je sindikalni štrajk izvanredna okolnost, neovisno o tome je li osoblje koje štrajka zaposleno kod stvarnog zračnog prijevoznika ili nije. U Uredbi (EZ) br. 261/2004 se ne pravi razlika čak ni između toga je li riječ o štrajku zaposlenika ili trećih osoba.
39. Nacionalna sudska praksa
40. Nakon donošenja presude Suda od 17. travnja 2018. (C-195/17) – u skladu s kojom pravo putnika na odštetu ne bi trebalo ovisiti o tome je li štrajk zakonit prema mjerodavnim nacionalnim propisima o radu i kolektivnom pregovaranju, nego da bi se „izvanrednim okolnostima”, u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004, trebali smatrati samo oni događaji koji zbog svoje prirode ili uzroka ne čine dio uobičajenog obavljanja djelatnosti dotičnog zračnog prijevoznika i koji ih ustvari ne može kontrolirati – brojnim se nacionalnim odlukama sada odstupa od prethodno navedene presude Bundesgerichtshofa (Savezni vrhovni sud, Njemačka) i negira postojanje izvanrednih okolnosti. Kao primjer se ovdje upućuje na sažetak Landgerichta Nürnberg-Fürth (Zemaljski sud u Nürnberg-Fürthu, Njemačka) od 2. ožujka 2020. (br. predmeta: 16 S 1060/20) koji se dostavlja u prilogu. Landgericht u tom pogledu također slijedi uglavnom prevladavajuću sudsku praksu.

41. Međutim, iz dosadašnje sudske prakse nejasno je smatra li Sud sindikalni štrajk „divljim štrajkom” ili ga ocjenjuje drukčije s obzirom na to da je sindikalni štrajk za razliku od „divljeg štrajka” zaštićen europskim pravom, člankom 12, stavkom 1. i člankom 28. Povelje o temeljnim pravima **[orig. str. 9.]** te da stoga presudu od 17. travnja 2018. (C-195/17), nije moguće tumačiti na takav način da uključuje i sindikalni štrajk. Isto tako, pravo na štrajk zajamčeno člankom 6. stavkom 4. Europske socijalne povelje, kao što to proizlazi iz njezine uvodne rečenice i iz dijela I. točke 6., u službi je prava na koordinirano kolektivno pregovaranje. Naime, to je pravo izričito priznato „radi osiguranja učinkovitog ostvarivanja prava na kolektivno pregovaranje”. Stoga Sud može pretpostaviti da bi prijenos njegove sudske prakse na sindikalne štrajkove značilo povredu europskog prava, a što je moguće zaključiti već iz uvodne izjave 14. Uredbe (EZ) br. 261/2004 u kojoj se štrajk općenito opisuje kao „izvanredna okolnost”, ali koja se prije svega sastoji u tome da se – barem kao rezultat – zadire u slobodu sindikalnog udruživanja zračnog prijevoznika koja je zaštićena pravom Unije.
42. Može se zauzeti i drukčije stajalište prema kojem u obzir valja uzeti razlog štrajka. U skladu s tim stajalištem, razliku treba napraviti prema tome je li štrajk namijenjen izbjegavanju mjera zračnog prijevoznika koje predstavljaju pogoršanje postojeće situacije u smislu radnog prava i ugovora. U tom slučaju bi štrajk bio uzrokovan ponašanjem zračnog prijevoznika kao poduzetnika te bi ga se stoga moglo „kontrolirati”. S druge strane, ako bi sindikat zahtijevao „više od” trenutnih uvjeta i pozivao na štrajk za koji zračni prijevoznik nije dao konkretan povod, tada bi zaključak o postojanju izvanrednih okolnosti bio moguć. Na primjer, [upućuje se] na [priloženo] rješenje Amstgerichta Nürnberg (Općinski sud u Nürnbergu) od 29. studenoga 2019., br. predmeta: 240 C-6688/19, [referenca] u kojoj je, osim toga, sažeta ustaljena sudska praksa. **[orig. str. 10.]**
43. Stanje postupka
44. Ishod postupka ovisi o odgovoru na upućena prethodna pitanja: Osim toga, stanje postupka dopušta donošenje odluke o sporu kako činjenično tako i pravno. [pojašnjenje] *[omissis]*
45. *[omissis]*