

Anonimizirana različica

Prevod

C-516/20 – 1

Zadeva C-516/20

Predlog za sprejetje predhodne odločbe

Datum vložitve:

14. oktober 2020

Predložitveno sodišče:

Landgericht Köln (Nemčija)

Datum predložitvene odločbe:

9. september 2020

Tožeci stranki:

JT

NQ

Tožena stranka:

Ryanair DCA

[...] (ni prevedeno)

Landgericht Köln (deželno sodišče v Kölnu, Nemčija)

Sklep

v sporu

JT in NQ proti Ryanair DCA

je enajsti civilni senat Landgericht Köln (deželno sodišče v Kölnu)

9. septembra 2020

[...] (ni prevedeno)

sklenil:

SL

1. Postopek se prekine.
2. Sodišču Evropske unije se na podlagi člena 267 PDEU zaradi razlage prava Unije predloži to vprašanje:

Ali gre pri stavki, h kateri pozove sindikat lastnih delavcev letalskega prevoznika, za izredne razmere v smislu člena 5(3) Uredbe (ES) št. 261/2004?

Obrazložitev:

I.

1. Vsaka od tožečih strank od tožene stranke zahteva plačilo odškodnine v višini 400 EUR, skupaj z obrestmi, v skladu z Uredbo (ES) št. 261/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. februarja 2004 o določitvi skupnih pravil glede odškodnine in pomoči potnikom v primerih zavrnitve vkrcanja, odpovedi ali velike zamude letov ter o razveljavitvi Uredbe (EGS) št. 295/91 (v nadaljevanju: Uredba (ES) št. 261/2004).

Dejansko stanje je tako:

Tožeči stranki sta imeli za 25. julij 2018 pod številko rezervacije SZHH9D rezerviran let FR1035 iz Kölna/Bonna (CGN) na Tenerife (TFS), ki bi ga morala opraviti tožena stranka. Odhod letala na letu FR1035 bi moral biti po voznem redu ob 12.40, prihod v končni namembni kraj pa ob 16.25 (obe navedbi ure po lokalnem času). Let FR1035 je bil odpovedan. Tožena stranka ni ponudila nadomestnega prevoza, s katerim bi lahko tožeči stranki v namembni kraj potovanja prispeli z manj kot triurno zamudo.

Oddaljenost med mestoma Köln/Bonn in Tenerife je med 1501 km in 3500 km.

Tožeči stranki sta se zaradi uveljavitve svojih pravic obrnili na svoje pooblaščenca. Ti so toženo stranko z dopisom z dne 7. marca 2019 pozvali, naj vsaki tožeči stranki do 14. marca 2019 plača odškodnino v višini 400 EUR, skupno torej 800 EUR, kar pa je ta ob sklicevanju na izredne razmere, zaradi katerih naj bi bila oproščena obveznosti plačila odškodnine, zavrnila.

Razlog za odpoved leta FR1035 z dne 25. julija 2018 je bila sindikalno organizirana stavka portugalskega, španskega, italijanskega in belgijskega kabinskega osebja tožene stranke. Ta je trajala od 25. julija 2018, 00.00, do 26. julija 2018, 24.00, zaradi nje pa tožena stranka ni imela na voljo kabinskega osebja za izvedbo leta. V stavko se je vključilo tudi italijansko kabinsko osebje, za katero je bilo načrtovano, da bo sodelovalo pri izvedbi spornega leta. V navedenem obdobju so delo prekinile posadke na 455 letih tožene stranke. Tožena stranka je angažirala posadke iz drugih držav, da bi nadomestila posadke, ki so prekinile delo, vendar ni imela na voljo zadostnega števila kabinskega osebja, da bi lahko ublažila odsotnost osebja zaradi stavke. Tožena stranka se je v zvezi s

tem med drugim sklicevala na članek v medijih z dne 26. julija 2018, v katerem je kot razlog za spor navedeno: „*Kabinsko osebje zahteva boljše delovne pogoje, med njimi višje plače. Letalski prevoznik Ryanair pa grozi z odpuščanjem*“.

2. Amtsgericht (okrajno sodišče, Nemčija) je tožbo zavrnilo. To sodišče je – v skladu z ugovorom tožene stranke – zastopalo stališče, da so bile za odpoved krive izredne razmere v smislu člena 5(3) Uredbe (ES) št. 261/2004. [...] (ni prevedeno)

3. Tožeči stranki sta zoper sodbo okrajnega sodišča vložili pritožbo. Vztrajata pri svojem tožbenem predlogu in navajata, da je mogoče v skladu s sodbo Sodišča Evropske unije z dne 17. aprila 2018 v zadevi C-195/17 (TUIFly) v nasprotju s stališčem okrajnega sodišča tudi stavko lastnih delavcev, h kateri pozove sindikat, šteti za običajno opravljanje dejavnosti letalskega prevoznika in tako ne gre za izredne razmere v smislu člena 5(3) Uredbe (ES) št. 261/2004. Poleg tega zastopata stališče, da bi morala tožena stranka navesti vzroke za stavko in ukrepe, ki jih je sprejela, da bi jo preprečila; nesoglasja med vodstvom podjetja in njegovimi zaposlenimi naj ne bi bila nič izrednega in naj ne bi od zunaj vplivala na poslovanje podjetja. To naj bi veljalo tudi za nesoglasja glede kolektivne pogodbe.

Tožena stranka predlaga, naj se pritožba zavrne.

II.

Za odločitev o pritožbi je potrebna predhodna odločba Sodišča, v kateri bo odgovorilo na vprašanje za predhodno odločanje.

1. Vprašanje je upošteveno za odločitev:

Če so v obravnavanem položaju na let, ki je predmet spora, vplivale izredne razmere v smislu člena 5(3) Uredbe (ES) št. 261/2004 in je odgovornost izključena, se pritožbi ne more ugoditi, ker tožeči stranki tedaj nimata pravice do odškodnine. Če, nasprotno, stavka ne bi pomenila izrednih razmer, bi bilo treba pritožbi ugoditi.

2. Ali stavka, ki jo sproži sindikat, pomeni izredne razmere v smislu člena 5(3) Uredbe (ES) št. 261/2004, je vprašanje razlage te določbe – v tem primeru pojma „izredne razmere“ –, za katero je v primeru dvoma pristojno Sodišče.

3. Senat zaenkrat zastopa stališče, da so v obravnavanem primeru za odpoved leta krive izredne razmere v smislu člena 5(3) Uredbe (ES) št. 261/2004.

(a) Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče, Nemčija) je v sodbi z dne 21. avgusta 2012 [...] (ni prevedeno) razsodilo, da je odgovornost v skladu s členom 5(3) Uredbe (ES) št. 261/2004 izključena, če se lastni delavci letalskega prevoznika na podlagi poziva sindikata pridružijo stavki. Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče) je odločalo o pozivu sindikata pilotov (Pilotenvereinigung Cockpit) k stavki in je v zvezi s tem (med drugim) navedlo:

„[...]“

2. V nasprotju s stališčem pritožbenega sodišča lahko poziv sindikata k stavki v okviru nesoglasij glede kolektivne pogodbe, kot je napovedana prekinitvev dela pilotov tožene stranke, vključenih v sindikat Vereinigung Cockpit, zaradi katerega je glede na neizpodbijane ugotovitve pritožbenega sodišča prišlo do odpovedi leta, utemeljuje izredne razmere v smislu člena 5(3) zadevne uredbe.

[...]

(f) Merila, ki jih je Sodišče razvilo za tehnične okvare, je treba uporabiti tudi tedaj, kadar kot vzrok izrednih razmer pridejo v poštev dogodki, kot na primer v uvodni izjavi 14 – primeroma (sodba Sodišča Wallentin-Hermann/Alitalia, točka 22) – navedeni primeri politične nestabilnosti, vremenskih pogojev, ki so nezdružljivi z izvedbo zadevnega leta, tveganj, povezanih z varnostjo, ter stavk, ki prizadenejo delovanje letalskega prevoznika. Tudi v tem pogledu je odločilno, ali je odpoved posledica neobičajnih danosti, ki ležijo zunaj okvira običajnega opravljanja dejavnosti letalskega prevoznika in ki jih ta ne more obvladovati.

Če gre – kakor v zadevnem sporu – za stavko, pri tem – vsaj načelno – ni bistveno, ali na delovanje letalskega prevoznika vplivajo nesoglasja glede kolektivne pogodbe med tretjimi, na primer stavka delavcev upravljavca letališča ali drugega podjetja, ki opravlja naloge, bistvene za obratovanje, na primer varnostne preglede, ali pa to, da delo prekinejo lastni delavci dejanskega letalskega prevoznika, na primer letališko ali letalsko osebje. Tako razlikovanje ne izhaja niti iz besedila člena 5(3) zadevne uredbe niti iz njene uvodne izjave 14, prav tako pa tudi ne iz zgoraj navedenega smisla in namena določbe.

Tudi stavka lastnih delavcev običajno izhaja iz sindikata, ki si želi od nasprotne stranke kolektivne pogodbe, ki je lahko delodajalec delavcev ali pa tudi organizacija delodajalcev, izboriti boljše delovne pogoje ali višje plače. Za ta namen pozove svoje člane k delavskemu boju. Tak delavski boj je sredstvo sindikalne svobode, zagotovljene s pravom Unije (člena 12(1) in 28 Listine Evropske unije o temeljnih pravicah (UL 2000, C 364, str. 1) [...] (ni prevedeno)), ki zadrži izvajanje drugih pravic in obveznosti iz pogodbe iz zaposlitvi, če je to potrebno za omogočanje delavskega boja. Poziv k stavki – četudi pomeni prekinitvev dela lastnih zaposlenih – vpliva na letalskega prevoznika ‚od zunaj‘ in ni neločljivo povezan z običajnim opravljanjem njegove dejavnosti. Kot sredstvo boja za sklenitev nove ali drugačne kolektivne pogodbe je namreč namenjen oviranju in po možnosti popolni ustavitvi ‚običajnega opravljanja dejavnosti‘. Zato se praviloma tudi ne nanaša na en sam let ali posamezne lete, temveč praviloma na vse ali vsaj bistvene dele celotne dejavnosti letalskega prevoznika. Namen zadevne uredbe, da se potnike – tudi prek obveznosti plačila odškodnine – varuje pred ‚nevšečnostmi‘ odpovedi (sodbi Sodišča, IATA in ELFAA, točka 69, in Wallentin-Hermann/Alitalia, točka 18), ki bi se jim bilo – načeloma – mogoče izogniti, v primeru take stavke ne pride v poštev, kakor tudi ne pride v poštev v tistih primerih, v katerih zunanji delavski boj ali nek drug dogodek povzroči

popolno zamrtje ali pretežno ohromitev običajne dejavnosti letalskega prevoznika. Oba položaja se lahko sicer [...] (ni prevedeno) tudi prepletata.

(g) Senat lahko pri svoji nadaljnji vsebinski presoji izhaja iz zgoraj navedene razlage zadevne uredbe, ne da bi prej Sodišče zaprosil za predhodno odločbo. Predstavljeno razumevanje določbe namreč izhaja, kakor je bilo navedeno, iz besedila in namena zadevne uredbe in je v skladu z razlago člena 5(3) te uredbe, ki jo je Sodišče že podalo v svoji sodni praksi. Preudarki, na katere je Sodišče oprlo svojo razlago v zgoraj navedenih odločitvah, pridejo v poštev tudi v obravnavanem sporu. Senat na podlagi te sodne prakse nima nobenih dvomov, da je presoja Sodišča, kar zadeva izredne razmere, do katerih pride zaradi stavke, enaka kot v primeru preostalih položajev, primeroma naštetih v uvodni izjavi 14 zadevne uredbe.

Temu ne nasprotuje, da je pritožbeno sodišče v skladu z nekaterimi stališči v literaturi [...] (ni prevedeno) prišlo do drugačnega sklepa. Kajti to se s podrobnejšo obrazložitvijo po eni strani utemeljuje z ustrezno razlago člena 19 Montrealske konvencije, po drugi strani pa s stališčem, da spori glede kolektivnih pogodb z lastnimi delavci spadajo med splošna poslovna tveganja letalskega prevoznika. Nobeden od teh dveh vidikov pa ni odločilen niti glede na besedilo zadevne uredbe niti glede na sodno prakso Sodišča.

3. V sporu je bila napoved stavke s strani sindikata Vereinigung Cockpit, kakor lahko senat to glede na ugotovitve pritožbenega sodišča sam presodi, taka, da je lahko povzročila izredne razmere v smislu člena 5(3) zadevne uredbe.

(a) V sporu je morala tožena stranka računati s tem, da se bo pretežni del njenih pilotov odzval pozivu k stavki. Ni šlo torej za to, da bi bilo treba nadomestiti izpad manjšega števila delavcev, na primer zaradi bolezni, temveč se je bilo treba odzvati na grozeči izpad vsaj znatnega dela pilotskega osebja. Tožena stranka je morala pričakovati, da zaradi stavke ne bo imela na voljo dovolj pilotov, da bi lahko upoštevala vozni red in da zato ne bo mogla opraviti znatnega števila načrtovanih letov oziroma jih ne bo mogla opraviti po voznem redu; zato je imela razlog, da se odzove že na napoved stavke in da vozni red spremeni tako, da bodo na eni strani potniki zaradi stavke glede na dane okoliščine prizadeti v čim manjši meri in da bo na drugi strani sama zmožna čimprej po končani stavki spet normalno opravljati dejavnost. Takega položaja ni mogoče šteti k običajni dejavnosti letalskega prevoznika.

(b) Sklicevanje tožene stranke na izredne razmere ni izključeno zaradi tega, ker je bil položaj za toženo stranko obvladljiv.

Praviloma v primeru nesoglasij glede kolektivne pogodbe ni mogoče izhajati iz obvladljivosti položaja, ki bi izključevala izredne razmere. Odločitev, da bo potekala stavka, je sprejeta na strani delavcev v okviru avtonomije, ki jo imajo pri kolektivnih pogajanjih, in zato ne spada v sfero obratovanja dejanskega letalskega prevoznika. Iz tega izhaja, da letalski prevoznik redno tudi v primeru lastnih

delavcev nima pravno pomembnega vpliva na to, ali se bo stavkalo. Pri tem ni prepričljiv argument, da lahko dejanski letalski prevoznik v primeru stavke znotraj podjetja ugotovi zahtevam in s tem prepreči stavko. S tem bi se od letalskega prevoznika zahtevalo, da se odpove sindikalni svobodi, ki mu jo priznava prava Unije, in da se v delavskem boju že od vsega začetka postavi v podrejeni položaj. Tega od letalskega prevoznika ni mogoče pričakovati in tudi ne bi bilo v dolgoročnem interesu potnikov.“

(b) Senat je v svoji dosednji sodni praksi sledil stališču Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče) in še vedno meni, da je to stališče ustrezno tudi v obravnavanem položaju poziva sindikata k stavki.

Drugačna presoja po mnenju senata tudi ne izhaja iz upoštevanja sodbe Sodišča z dne 17. aprila 2018 v zadevi C-195/17 (TUIFly). Ta sodba je zadevala posebni položaj „divje stavke“, ki je bila posledica nepričakovane napovedi letalskega prevoznika o prestrukturiranju podjetja, na katero so se lastni delavci letalskega prevoznika odzvali neposredno in na lastno pobudo. To ni primerljivo z obravnavanim položajem, v katerem so se člani sindikata odzvali na poziv sindikata k stavki.

Iz sodbe Sodišča v zadevi C-195/17 tudi na primer ni mogoče izpeljati, da zakonita stavka lastnih delavcev ne more pomeniti izrednih razmer. Zlasti iz točk 46 in 47 te sodbe le izhaja, da za uvrstitev stavke pod izredne razmere ni bistveno, ali je stavka v skladu z nacionalnim pravom zakonita. To pa ne pomeni, da bi se morali *per se* določeni položaji stavke izvzeti iz možnosti izključitve odgovornosti ali, da prekinitev dela delavcev letalskega prevoznika, ki je zakonita zaradi poziva sindikata k stavki, ker zato, ker je k njej pozval sindikat, ne spada k običajnemu opravljanju dejavnosti letalskega prevoznika in za njega ni obvladljiva, načeloma ne bi mogla pomeniti izrednih razmer.

Senat meni, da je za uvrstitev pod izredne razmere v obravnavanem položaju odločilno, da se s pozivom sindikata – za razliko od „divje stavke“ – ravno od zunaj vpliva na poslovanje podjetja. Ta poziv k stavki za letalskega prevoznika ni niti obvladljiv niti ni mogoče tako sprožene stavke uvrstiti med običajno opravljanje dejavnosti zadevnega letalskega prevoznika: poziv k stavki oziroma stavka sta namenjena ravno motenju tega poslovanja oziroma njegovi ustavitvi [...] (ni prevedeno).

Z vidika senata letalskemu prevozniku tudi ni mogoče ugovarjati, da lahko vpliva na stavko oziroma jo „obvladuje“, s tem da ugotovi zahtevam sindikata, saj bi bila s tem spodkopana sindikalna svoboda na način, da bi bil spor s sindikatom povezan z odškodninsko obveznostjo v skladu z Uredbo (ES) št. 261/2004. Senat meni, da iz tega razloga tudi ni mogoče obstoja določene plačne strukture oziroma odsotnosti volje glede zvišanja plač ali spremembe delovnih pogojev šteti med poslovne ukrepe letalskega prevoznika, ki bi bili primerljivi z napovedjo prestrukturiranja podjetja – za kar je šlo v zadevi C-195/17.

(c) Glede na sodbo Sodišča v zadevi C-195/17 pa se v zadnjem času v sodni praksi vse bolj zastopa stališče, da v primeru stavke znotraj podjetja, ki jo organizira sindikat, ni več mogoče izhajati iz obstoja izrednih razmer [...] (ni prevedeno) oziroma vsaj ne tedaj, če niso podane še druge posebne okoliščine [...] (ni prevedeno). Tudi v literaturi se izključitev odgovornosti v primeru stavke lastnih delavcev letalskega prevoznika deloma zavrača [...] (ni prevedeno).

Senat zato meni, da je postopek predhodnega odločanja potreben.

[...] (ni prevedeno)

DELOVNI DOKUMENT