

Anonimizirana verzija

Prijevod

C-613/20 – 1

Predmet C-613/20

Zahtjev za prethodnu odluku

Datum podnošenja:

18. studenoga 2020.

Sud koji je uputio zahtjev:

Landesgericht Salzburg (Austrija)

Datum odluke kojom se upućuje zahtjev:

10. studenoga 2020.

Tužitelj:

CS

Tuženik:

Eurowings GmbH

RJEŠENJE

Landesgericht Salzburg (Zemaljski sud u Salzburgu, Austrija) odlučio je kao žalbeni sud [omissis] u predmetu između tužitelja **CS-a**, [omissis] [omissis] i tuženika, društva Eurowings GmbH, [omissis] Düsseldorf, [omissis] zbog iznosa od 250,00 eura uvećanog za kamate i troškove povodom tužiteljeve žalbe protiv presude Bezirksgerichta Salzburg (Općinski sud u Salzburgu, Austrija) od 3. srpnja 2020. [omissis] kako slijedi:

I. Sudu Europske Unije upućuju se u skladu s člankom 267. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU) sljedeća prethodna pitanja:

1. Može li štrajk zaposlenika zračnog prijevoznika, na koji je pozvao sindikat radi naplate potraživanja na ime plaća i/ili doprinosa za socijalno osiguranje, predstavljati „izvanrednu okolnost” u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe (EZ) br. 261/2004?

2. U najmanju ruku, primjenjuje li se to:

(a) ako zaposlenici društva kćeri prihvate poziv na štrajk protiv matičnog društva grupacije (Lufthansa AG) kako bi podržali sindikalna potraživanja članova kabinske posade matičnog društva grupacije i,

(b) posebice, ako se štrajk u društvu kćeri „osamostali” nakon dogovora unutar matičnog društva grupacije na način da sindikat bez jasnog razloga ustraje u štrajku te ga čak još i proširi, a članovi kabinske posade društva kćeri prihvate taj poziv?

3. Je li u svrhu dokaza o izvanrednoj okolnosti dovoljno da stvarni zračni prijevoznik iznese tvrdnju da je [orig. str. 2.] sindikat, unatoč tomu što je matično društvo grupacije podmirilo potraživanja, neopravdano ustrajao u pozivu na štrajk i naposljetku ga čak vremenski proširio te tko snosi teret zbog toga što su pojedinosti o okolnostima u vezi s tim ostale nejasne u pogledu činjeničnog stanja?

4. Može li štrajk najavljen 18. listopada 2019. za 20. listopada 2019. u vremenu od 5:00 do 11:00 u društvu kćeri tuženika, a koji je naposljetku 20. listopada 2019. u 5:30 spontano proširen do 24:00, predstavljati okolnost koja se više ne može stvarno kontrolirati?

5. Jesu li mjere, koje se sastoje od izrade alternativnog reda letenja i nadoknađivanja letova otkazanih zbog pomanjkanja dostupnih članova kabinske posade zamjenskim (charter) letovima, vodeći računa osobito o prekomorskim letovima te razlici između unutardržavnih letova i letova unutar EU-a, primjerene navedenoj situaciji uzimajući u obzir, osim toga, činjenicu da se moralo otkazati samo 158 od ukupno 712 letova koje je taj dan trebalo izvesti?

6. Koji su zahtjevi u pogledu tereta dokazivanja tvrdnje stvarnog zračnog prijevoznika da su poduzete sve mjere koje su prihvatljive i razumne s tehničkog i ekonomskog stajališta?

II. Postupak povodom tužiteljeve žalbe prekida se do donošenja prethodne odluke Suda Europske unije.

OBRAZLOŽENJE

1. Činjenično stanje

Tužitelj je rezervirao tuženikov let (broj leta: EW 8143) za 20. listopada 2019. od Salzburga do Berlina (Tegel). Vrijeme polaska bilo je predviđeno za 21:05 u Salzburgu. Vrijeme dolaska bilo je predviđeno za 22:15 u Berlinu. Ruta između ta dva odredišta manja je od 1500 km. Tužitelj nije mogao putovati tim letom jer se zbog (nespornog) štrajka članova tuženikove kabinske posade morao otkazati.

Štrajk je organizirao sindikat članova kabinske posade UFO (Unabhängige Flugbegleiterorganisation e. V.). Štrajk je bio rezultat kolektivnih pregovora s matičnim društvom grupacije (Lufthansa AG) [**orig. str. 3.**] kojoj pripada tuženik. Kako bi se nastavili pregovori i povećao pritisak na matično društvo grupacije, štrajk je 18. listopada 2019. proširen na zaposlenike društava kćeri (Sunexpress Deutschland, Lufthansa CityLine, Germanwings i Eurowings). Taj štrajk se 20. listopada 2019. odnosio na 712 tuženikovih letova. Štrajk, koji je prvobitno bio ograničen na prijepodne (od 5:00 do 11:00), istoga je dana u vrlo kratkom roku produljen do ponoći. Navedeno vremensko produljenje imalo je za posljedicu to da se nije mogao poštovati red letenja izrađen za taj dan. Tuženik je zbog reorganizacije reda letenja morao poništiti 158 letova, uključujući tužiteljev.

2. Zahtjevi i argumentacija stranaka

Tužitelj zahtijeva isplatu naknade štete u iznosu od 250,00 eura na temelju članka 7. stavka 1. točke (b) Uredbe (EZ) br. 261/2004 jer je let otkazan zbog štrajka članova kabinske posade za koji prema njegovu mišljenju odgovara tuženik. Tvrdi da taj štrajk ne predstavlja izvanrednu okolnost u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu, nego za njega, naprotiv, odgovara tuženik. Smatra da je štrajk vjerojatno posljedica mjera restrukturiranja samog tuženika, pri čemu ga je on trebao pravodobno spriječiti odgovarajućim pregovorima i dogovorima. Kolektivni radni sporovi dio su uobičajenog poslovanja zračnog prijevoznika. Napominje da dogovor koji je naknadno postignut pokazuje da je tuženik mogao riješiti spor i da je do štrajkova stoga došlo zbog unutarnjih poslovnih odluka. Ističe da se štrajk nalazi u okviru redovnog obavljanja tuženikove djelatnosti kao i unutar njegova područja utjecaja.

Tuženik je osporio predmetni zahtjev tvrdeći da je let otkazan zbog izvanrednih okolnosti. Navodi da je štrajk 14. listopada 2019. najavljen isključivo protiv društva Lufthansa AG, a da je zatim 18. listopada 2019. proširen na njegova društva kćeri, uključujući tuženika. Napominje da je vremenski okvir štrajka najprije bio najavljen za vrijeme od 5 do 11 sati, a sindikat ga je tek 20. listopada 2019. spontano i bez najave proširio do ponoći. Ističe da mu je to bilo priopćeno istog dana u 5:30, što je dovelo do neupotrebljivosti hitnog reda letenja izrađenog za prvobitno razdoblje. Tvrdi da na dan spornog leta zbog korištenja zamjenskih (charter) letova nije mogao obaviti samo 158 od ukupno 712 dotičnih letova i da je poduzeo sve dostupne mjere, pri čemu se nastojalo postići da su svi putnici bili što je moguće manje oštećeni zamjenskim redom letenja. Navodi da je 18. listopada 2019. društvo Lufthansa AG [**orig. str. 4.**] popustilo i najavilo povećanje plaća od 2 %. Napominje da su štrajkovi upozorenja u Lufthansi otkazani, dok se ostalo pri štrajku kod tuženika iako je bio neosnovan. Stoga smatra da štrajk nije bio dio uobičajenog poslovanja zračnog prijevoznika niti da ga je mogao kontrolirati, tim više što su proširenje štrajka i produljenje njegova trajanja predstavljali izvanrednu okolnost koju tuženik nije mogao izbjeći.

3. Dosadašnji postupak

Prvostupanjski sud odbio je tužbeni zahtjev. Na temelju prethodno izloženog činjeničnog stanja zauzeo je pravno stajalište da se štrajk zbog kojeg je otkazan let treba smatrati izvanrednom okolnošću u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu koju tuženik nije mogao kontrolirati. Taj je sud naveo da, unatoč protivljenju društva Lufthansa AG kao matičnog društva grupacije, ne samo da se ustrajalo u štrajku, nego ga se čak i proširilo. Tuženik, kao društvo kći društva Lufthansa AG, također nije prema njegovu mišljenju mogao postići obvezujući dogovor s matičnim društvom grupacije. Utvrdio je da je tuženik, unatoč proširenju štrajka u vrlo kratkom roku, izradio i hitni red letenja. Smatrao je da tuženik nije mogao kontrolirati produljenje trajanja štrajka u vrlo kratkom roku nakon njegova početka. Presudio je da se navedenog datuma štrajk odnosio na 712 letova, pri čemu je tuženik mogao ograničiti otkazivanje na 158 letova, što je bilo neizbježno.

Tužitelj je podnio žalbu protiv te presude pozivajući se na nepravilnu pravnu ocjenu prvostupanjskog suda. Tužitelj svojom žalbom traži prihvaćanje tužbe u cijelosti.

[omissis]

Sada je na Landesgerichtu Salzburg (Zemaljski sud u Salzbugu) da kao žalbeni sud odluči o toj žalbi. [omissis]

Osim toga, pred Landesgerichtom Salzburg (Zemaljski sud u Salzbugu) su kao žalbenom sudu u tijeku četiri postupka u kojima se tužitelji na temelju istovjetnog činjeničnog stanja pozivaju na svoja prava na naknadu štete. Međutim, u tim su predmetima tužbe prihvaćene u prvostupanjskom postupku. Društvo Eurowings GmbH, tuženik u svakom od tih postupaka, podredno je zahtijevalo, uz zahtjev za preinaku u smislu odbijanja tužbe, da se Sudu Europske unije upute dva prethodna pitanja koja se odnose na štrajk kao izvanrednu okolnost. [orig. str. 5.]

Pravna ocjena

4. Pravne osnove

Člankom 5. stavkom 3. Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu oslobađa se stvarnog zračnog prijevoznika od zahtjeva za naknadu štete 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.

U uvodnoj izjavi 14. Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu propisuje se da bi obveze stvarnih zračnih prijevoznika trebale biti ograničene ili u potpunosti isključene u slučajevima kada je događaj uzrokovan izvanrednim okolnostima koje se nisu mogle izbjeći niti poduzimanjem svih odgovarajućih mjera. Takve se okolnosti mogu pojaviti, među ostalim u slučajevima štrajkova koji utječu na operacije stvarnih zračnih prijevoznika.

5. Prethodna pitanja

Sud Europske unije je u predmetu C-195/17 pojasnio da se kao izvanredne okolnosti u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu mogu kvalificirati događaji koji po svojoj prirodi ili zbog svojeg uzroka nisu dio redovnog obavljanja djelatnosti konkretnog zračnog prijevoznika te su izvan njegove stvarne kontrole. Naveo je da navedene okolnosti iz uvodne izjave 14. nisu nužno i automatski razlozi oslobađanja od obveze plaćanja naknade štete. Presudio je da u svakom pojedinom slučaju valja ocijeniti jesu li ispunjeni kumulativni uvjeti, odnosno da događaji po svojoj prirodi ili zbog svojeg uzroka nisu dio redovnog obavljanja djelatnosti konkretnog zračnog prijevoznika te su izvan njegove stvarne kontrole. Smatrao je da s obzirom na cilj navedene uredbe, odnosno osiguravanje visoke razine zaštite putnika u zračnom prometu, pojam izvanrednih okolnosti treba usko tumačiti. Zaključio je da u okviru ocjene štrajka ne treba uzeti u obzir pravnu prirodu štrajka s obzirom na relevantno nacionalno zakonodavstvo radi procjene odredbi radnog prava i kolektivnih ugovora dotične države članice. Restrukturiranje i reorganizacija poduzeća dio su uobičajenih mjera upravljanja poduzećima. U skladu s tom presudom, u divljem štrajku zaposlenika dotičnog zračnog prijevoznika, do kojeg je došlo zbog iznenađujućeg priopćenja planova restrukturiranja tog poduzeća, ostvaruje se rizik koji je dio redovnog obavljanja djelatnosti dotičnog zračnog prijevoznika. **[orig. str. 6.]**

Odgovarajući na prethodno pitanje, Sud Europske unije presudio je da članak 5. stavak 3. Uredbe (EZ) br. 261/2004 u vezi s uvodnom izjavom 14. te uredbe treba tumačiti na način da spontani izostanak značajnog dijela zrakoplovnog osoblja („divlji štrajk”), poput onoga u predmetima u glavnom postupku, koji je rezultat iznenadne objave stvarnog zračnog prijevoznika u vezi s restrukturiranjem društva, a do kojeg je došlo ne na spontani poziv predstavnika radnika društva, nego sâmih radnika koji su uzeli bolovanje, nije obuhvaćen pojmom „izvanrednih okolnosti” u smislu te odredbe.

Međutim, Sud Europske unije još nije morao razmatrati činjenično stanje koje je uvelike obilježeno okolnostima među grupacijama društava. Stoga se postavlja pitanje je li i koliko dugo dio redovnog obavljanja djelatnosti predmetnog zračnog prijevoznika to da zaposlenici društva kćeri prihvate poziv sindikata na štrajk protiv matičnog društva grupacije kako bi podržali sindikalna potraživanja na ime plaće članova kabinske posade matičnog društva grupacije. To se pitanje ponajprije postavlja ako se štrajk u društvu kćeri „osamostali” nakon dogovora sindikata s matičnim društvom grupacije na način da sindikat UFO bez jasnog razloga ustraje u štrajku te ga čak još i proširi, a članovi kabinske posade prihvate taj poziv.

Iz točaka 27. i 28. presude Suda u predmetu C-315/15 proizlazi da se kao „izvanredne okolnosti” mogu kvalificirati događaji koji zbog svoje prirode ili uzroka nisu dio redovnog obavljanja djelatnosti dotičnog zračnog prijevoznika te su izvan njegove stvarne kontrole, pod uvjetom da su navedeni uvjeti kumulativno ispunjeni. Žalbeni sud iz cjelokupnog odgovora na prethodna pitanja zaključuje da

je stvarna kontrola važna ne samo u slučaju izbjegavanja posljedica donošenjem odgovarajućih mjera, nego i za određivanje jesu li određeni događaji još uvijek dio redovnog obavljanja djelatnosti predmetnog zračnog prijevoznika.

Pitanje tereta dokazivanja je u skladu s točkama 27. i 28. presude Suda u predmetu C-315/15 razjašnjeno na način da stvarni zračni prijevoznik mora dokazati izvanrednu okolnost kao i da se izvanredne okolnosti ni u kojem slučaju nisu mogle izbjeći mjerama primjerenima situaciji. Pritom se mora raditi o mjerama koje su u trenutku nastanka tih izvanrednih okolnosti prihvatljive dotičnom zračnom prijevozniku, posebice s tehničkog i ekonomskog stajališta. Uz to, još uvijek nije, međutim, razjašnjeno pitanje je li u smislu izloženog **[orig. str. 7.]** tereta dokaza dovoljno da stvarni zračni prijevoznik iznese tvrdnju da je sindikat, unatoč tomu što je matično društvo grupacije podmirilo potraživanja, ostao pri pozivu na štrajk i naposljetku ga čak vremenski proširio. U tom se pogledu čini se potrebnim istaknuti da tužitelj prigovara tuženiku da nije pojasnio sadržaj štrajka i zahtjeve tuženikovih zaposlenika.

Sud koji je uputio zahtjev smatra da se u tom smislu tuženom zračnom prijevozniku ne mogu nametnuti pretjerani zahtjevi u pogledu tereta dokazivanja. On ne može ići tako daleko da se moraju isključiti svi mogući razlozi za ustrajanje u štrajku sindikata i radnika koji se pozivaju na štrajk, a koji se apstraktno mogu pripisati zračnom prijevozniku. Ako postoji razlog za štrajk tijekom zakašnjelih kolektivnih pregovora, a zatim ipak dođe do dogovora, ustrajanje u štrajku i njegovo proširenje neopravdani su ako iz postupka ne proizlazi nijedan uzrok koji se može pripisati tuženiku.

Što se tiče utvrđenog načina na koji su matično društvo grupacije i tuženik, kao njegovo društvo kći, upravljali štrajkom, može se smatrati da je u slučaju otkazivanja 712 letova u jednom danu neizbježno da se ne prometuje na svim rutama i da se moraju utvrditi prioritete. Stoga se čini da je u slučaju takve reorganizacije u načelu dopušteno utvrditi prioritete kao što su oni koje je iznio tuženik pozivajući se na najmanju moguću štetu svim putnicima. Tužitelj je to postupanje tek nepotkrijepljeno osporavao, pri čemu se zbog poduzete reorganizacije reda letenja u konačnici moralo otkazati samo 158 letova.

[omissis]