

Anonimizirana verzija

Prijevod

C-287/20 – 1

Predmet C-287/20

Zahtjev za prethodnu odluku

Datum podnošenja:

30. lipnja 2020.

Sud koji je uputio zahtjev:

Amtsgericht Hamburg (Njemačka)

Datum odluke kojom se upućuje zahtjev:

16. lipnja 2020.

Tužitelji:

EL

CP

Tuženik:

Ryanair Designated Activity Company

Amtsgericht Hamburg (Općinski sud u Hamburgu, Njemačka)

[omissis]

Rješenje

U sporu

1. EL, [omissis] Villanova di Composampiero, Italija

- tužitelj -

2. CP, [omissis] Villanova di Camposampiero, Italija

- tužitelj -

[omissis]

protiv

Ryanair Designated Activity Company, [omissis] Dublin, Irska

- tuženika -

[omissis]

Amtsgericht Hamburg (Općinski sud u Hamburgu) [omissis] 16. lipnja 2020. odlučuje:

1. Postupak se prekida.
2. U skladu s člankom 267. UFEU-a Sudu Europske unije upućuju se sljedeća prethodna pitanja o tumačenju prava Unije:

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

Je li u tom pogledu relevantno jesu li prije štrajka vođeni pregovori [orig. str. 2.] s predstavnikom ili predstavnicima zaposlenika?

Obrazloženje:

1. [omissis] [razmatranja o nacionalnom postupku]
2. Odluka o sporu [omissis] koja se ne može pobijati redovnim pravnim sredstvima ovisi o prethodnoj odluci Suda Europske unije koja proizlazi iz odgovora na prethodna pitanja navedena u izreci.

Pregled predmeta spora

3. Tužitelji od tuženika zahtijevaju odštetu u iznosu od 500,00 eura.
4. Tužitelj je imao potvrđenu rezervaciju za let iz Verone [omissis] za Hamburg [omissis] 28. rujna 2018. (broj leta FR5074), koji je trebao izvesti tuženik i koji je trebao sletjeti u Hamburg 28. rujna 2018. u 14.50. Let je otkazan. Razlog za otkazivanje bio je štrajk tuženikova kabinskog osoblja i tuženikovih pilota. Tuženik je nakon najave štrajka u roku od tri dana nastojao izvesti što više letova. Međutim, smatrao je da sporni let treba otkazati.
5. Neposredno i znatno prije štrajka vodili su se pregovori s predstavnicima zaposlenika koji, međutim, nisu doveli ni do kakvog konačnog zaključka.
6. Tuženik je tužitelje obavijestio o otkazivanju leta na datum polaska.

7. [omissis] [nije relevantno]

Relevantne odredbe prava Unije

Povelja Europske unije o temeljnim pravima [omissis]

8. Članak 12. („Sloboda okupljanja i udruživanja”) glasi: **[orig. str. 3.]**

„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. [...]"

9. Članak 28. („Pravo na kolektivno pregovaranje i djelovanje”) glasi:

„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.”

Europska socijalna povelja [omissis]

10. Dio I. točka 6. glasi:

„Svi zaposlenici i poslodavci imaju pravo na kolektivno pregovaranje.”

11. Dio II. članak 6. („Pravo na kolektivno pregovaranje”) glasi:

Radi osiguranja učinkovitog ostvarivanja prava na kolektivno pregovaranje, stranke se obvezuju:

[...]

i priznaju:

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.”

Uredba (EZ) br. 261/2004 Europskog Parlamenta i Vijeća od 11. veljače 2004.

12. Uvodna izjava 14. glasi:

„U skladu s Montrealskom konvencijom, obveze stvarnih zračnih prijevoznika trebale bi biti ograničene ili u potpunosti isključene, u slučajevima **[orig. str. 4.]** kada je događaj uzrokovan izvanrednim okolnostima koje se nisu mogle izbjeći

ni poduzimanjem svih odgovarajućih 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.”

13. Članak 5. („Otkazivanje leta”) glasi:

„1. U slučaju otkazivanja leta, dotični putnici [...]

(c) imaju pravo na odštetu od strane stvarnog zračnog prijevoznika u skladu s člankom 7. [...]

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.”

14. Članak 7. („Pravo na odštetu”) glasi:

„1. Pozivanjem na ovaj članak, putnici ostvaruju pravo na odštetu u iznosu od:

(a) 250 EUR za sve letove dužine 1500 km ili kraće; [...]”

15. *[omissis]* [odredba nacionalnog postupovnog prava]

[...] [orig. str. 5.]

Relevantna nacionalna sudska praksa u pogledu prethodnih pitanja

16. Bundesgerichtshof (Savezni vrhovni sud, Njemačka) je presudom od 21. kolovoza 2012. (predmet X ZR 138/11) presudio (sažetak):

1 **Ako sindikat u okviru spora u vezi s kolektivnim ugovorom pozove pilote zračnog prijevoznika na prekid rada, to može dovesti do izvanrednih okolnosti u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe o pravima putnika.**

2 **Zračni prijevoznik u tom je slučaju oslobođen od isplate odštete za otkazivanje onih letova koje otkazuje kako bi plan letenja prilagodio očekivanim učincima poziva na štrajk.**

Bundesgerichtshof (Savezni vrhovni sud) obrazložio je svoju odluku među ostalim kako slijedi (t. 25. i sljedeća):

„Tuženikovo pozivanje na izvanredne okolnosti ne isključuje se zbog toga što je tuženik mogao kontrolirati situaciju.

U pravilu se ne može pretpostaviti da se situacija može kontrolirati u slučaju spora u vezi s kolektivnim ugovorom a da ne postoje izvanredne okolnosti. Odluku o

provedbi štrajka donose zaposlenici u okviru autonomije kolektivnog pregovaranja i stoga izvan okvira obavljanja djelatnosti stvarnog zračnog prijevoznika. Iz toga proizlazi da zračni prijevoznik redovito ni u pogledu vlastitih zaposlenika nema pravno relevantni utjecaj na to hoće li se štrajkati. Pritom nije uvjerljiva argumentacija da zračni prijevoznik u pogledu internih štrajkova može prihvatiti zahtjeve i time spriječiti štrajk. 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 ni razumno u pogledu zračnog prijevoznika niti bi bilo u dugoročnom interesu putnikâ.”

Pravna stajališta stranaka

17. Tužitelji smatraju da štrajk vlastitog kabinskog osoblja nije [orig. str. 6.] „izvanredna okolnost” u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe (EZ) br. 261/2004. Navode da u okviru svakog kolektivnog pregovaranja treba uzeti u obzir štrajkove te time i neizvođenje i otkazivanje letova. Riječ je o tipičnom događaju koji treba očekivati prilikom obavljanja poslovne djelatnosti, a ne o izvanrednoj okolnosti.
18. Tuženik tvrdi da je sindikalni štrajk izvanredna okolnost, neovisno o tome čine li osoblje koje štrajka zaposlenici stvarnog zračnog prijevoznika. U Uredbi (EZ) br. 261/2004 ne razlikuje se čak ni između toga je li riječ o štrajku zaposlenika ili trećih osoba.

Privremeno pravno stajalište Suda

19. Sud koji je uputio zahtjev polazi od pretpostavke da na prethodno pitanje vjerojatno valja odgovoriti niječno.
20. Ovaj sud tumači presudu Suda od 17. travnja 2018. (C-195/17) na način da pravo putnika na odštetu ne treba ovisiti o tome je li štrajk zakonit prema relevantnim nacionalnim odredbama radnog prava i kolektivnog ugovora, nego da, naprotiv, izvanrednim okolnostima u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004 treba smatrati samo one događaje koji po svojoj prirodi ili zbog svojeg uzroka nisu dio redovnog obavljanja djelatnosti konkretnog zračnog prijevoznika te su izvan njegove stvarne kontrole.
21. Predmetni sud pretpostavlja da bi Sud Europske unije, ako se već „divlji štrajk” smatra događajem koji se može kontrolirati, štrajk vlastitih zaposlenika koji su organizirali sindikati *tim više* trebao smatrati događajem koji se može kontrolirati (time što bi, primjerice, zračni prijevoznik postigao dogovor s dotičnim sindikatom) tako da ne bi smjele postojati „izvanredne okolnosti”.
22. Suprotno tomu, sud koji je uputio zahtjev također smatra mogućim da Sud Europske unije drukčije ocijeni sindikalni štrajk, s obzirom na to da je taj štrajk za razliku od „divljeg štrajka” zaštićen europskim pravom kao i člankom 12. stavkom 1. i člankom 28. Povelje i da stoga nije dopušteno tumačiti [orig. str. 7.]

odluku od 17. travnja 2018. (C-195/17) na način da se ona odnosi i na sindikalni štrajk. Isto tako, pravo na štrajk zajamčeno člankom 6. stavkom 4. Europske socijalne povelje u službi je prava na koordinirano kolektivno pregovaranje, kao što to proizlazi iz uvodne rečenice navedene odredbe i iz točke 6. dijela I. u kojem se izriču ciljevi. To se pravo naime izričito priznaje „radi osiguranja učinkovitog ostvarivanja prava na kolektivno pregovaranje”. Stoga bi Sud Europske unije za razliku od pretpostavki iz točaka 19. do 21. mogao smatrati da bi prijenos njegove sudske prakse na štrajkove koje organizira sindikat značio povredu europskog prava što se eventualno može zaključiti već iz uvodne izjave 14. Uredbe (EZ) br. 261/2004 u kojoj se štrajk općenito opisuje kao „izvanredna okolnost”, koja se prije svega sastoji u tome da se, barem u konačnici, zadire u pravo zračnog prijevoznika na kolektivno udruživanje koje je zaštićeno pravom Unije.

Stanje postupka:

23. Ishod postupka ovisi o odgovoru na prethodna pitanja: osim toga, stanje postupka omogućuje donošenje odluke u činjeničnom i pravnom pogledu. Budući da je sud predmet spora (u točkama 3. do 7.) prikazao nespornim, u tom je pogledu već zauzeo stajalište.
24. [omissis] [razmatranja o nacionalnom postupku]
[omissis] [potpis]