

**Predmet C-827/19**

**Sažetak zahtjeva za prethodnu odluku sastavljen na temelju članka 98.  
stavka 1. Poslovnika Suda**

**Datum podnošenja:**

13. studenoga 2019.

**Sud koji je uputio zahtjev:**

Audiencia Provincial de Pontevedra (Španjolska)

**Datum odluke kojom se upućuje zahtjev:**

29. listopada 2019.

**Žalitelji:**

D.A.T.A.

L.F.A.

A.M.A.G.

L.F.A.

J.G.C.

S.C.C.

A.C.V.

A.A.G.

A.C.A.

L.C.A.

N.P.B.

P.C.A.

**Druga stranka u žalbenom postupku:**

Ryanair D.A.C.

## **Predmet glavnog postupka**

Žalba koju je podnijelo nekoliko putnika (u daljnjem tekstu: žalitelji) protiv presude prvostupanjskog suda kojom se djelomično prihvaća njihova tužba protiv zračnog prijevoznika Ryanair D.A.C. (u daljnjem tekstu: druga stranka u žalbenom postupku).

## **Predmet i pravna osnova zahtjeva za prethodnu odluku**

Na temelju članka 267. UFEU-a traži se tumačenje članka 5. stavka 3. Uredbe (EZ) br. 261/2004.

## **Prethodna pitanja**

- 1 Može li se ostvarivanje prava osoblja zračnog prijevoznika na štrajk na koji je pozvao sindikat radi poboljšanja uvjeta rada, kada do štrajka nije došlo zbog prethodne odluke poslodavca nego zbog zahtjeva radnika, smatrati „izvanrednom okolnošću” u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004, ili je riječ o okolnosti koja je dio obavljanja djelatnosti zračnog prijevoznika?
- 2 Je li prijevoznik, u okolnostima poput onih u predmetnom sporu, obvezan donijeti ikakvu zakonom dopuštenu mjeru, kao, na primjer, omogućiti letove posredstvom drugih prijevoznika koji nisu pogođeni štrajkom, čak i kada je o ostvarivanju prava na štrajk unaprijed obaviješten u zakonskom roku?
- 3 Da bi se štrajk kabinskog osoblja zračnog prijevoznika uopće smatrao „izvanrednom okolnošću” u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004, je li način objave prestanka štrajka relevantan, osobito ako je do prestanka došlo zbog obostranih ustupaka sukobljenih stranaka?

## **Navedene odredbe prava Unije**

Uvodne izjave 1., 2. i 12. te članak 5. stavak 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;

Presuda od 4. svibnja 2017., Pešková i Peška, C-315/15, EU:C:2017:342; presuda od 17. travnja 2018., TUIfly GmbH, C-195/17, EU:C:2018:258.

## **Sažet prikaz činjeničnog stanja i glavnog postupka**

- 4 Šesnaest žalitelja u glavnom postupku kupilo je putem internetske stranice društva Ryanair povratnu kartu za let od Oporta do Carcasone. Kada su se 1. travnja 2019. navedeni putnici pojavili u zračnoj luci u Carcasoni radi povratnog leta (s

predviđenim polaskom u 15:25), obaviješteni su da je taj let otkazan zbog štrajka prijevoznikova kabinskog osoblja. Potonji zračni prijevoznik ponudio je putnicima mogućnost putovanja sljedećeg dana u 8:15 ujutro, letom istog prijevoznika, iz zračne luke u Toulouseu do Madrida, kamo su trebali stići u 9:35 po lokalnom vremenu.

- 5 Budući da putnicima uopće nije bilo osigurano prijevozno sredstvo do zračne luke u Toulouseu, niti od Madrida do Viga, a ni hrana ni smještaj, oni su pred prvostupanjskim sudom podnijeli tužbu kojom su zahtijevali, s jedne strane, ukupni iznos od 1216,59 eura na ime troškova prijevoza i smještaja (ukupni troškovi iznosili su 2067,92 eura, ali je prijevoznik platio 731,33 eura), i, s druge strane, iznos od 3750 eura kao naknadu za otkazivanje leta (250 eura po putniku).
- 6 U svojem odgovoru na tužbu zračni prijevoznik pristao je platiti troškove prijevoza, hrane i smještaja koje su potraživali putnici, ali se usprotivio plaćanju odštete zbog otkazivanja leta, pri čemu je razlogom tog otkazivanja naveo štrajk Ryanerove kabinske posade na koji je pozvao portugalski sindikat koji je najavio obustave rada 29. ožujka te 1. i 4. travnja, te dodao da je bila riječ o razlogu izvan njegove kontrole. Ustrajao je na tome da uzrok štrajka nije bila „određena promjena uvjeta rada” nego „iznenadni početak isticanja radnopravnih zahtjeva” (spominju se minimalna plaća, roditeljski dopust i zabrana stegovnih otkaza) kabinskog osoblja, ističući da se sudska praksa koja proizlazi iz presude Suda u predmetu C-195/17, TUIfly GmbH, ne može primijeniti na predmetni slučaj.
- 7 Prvostupanjski sud u presudi je djelomično prihvatio tužbu time što je zračnom prijevozniku naložio plaćanje iznosa od 1216,59 eura, uvećanog za kamate, ali je odbio naložiti plaćanje odštete zbog otkazivanja leta jer je smatrao da je ostvarivanje prava članova posade na štrajk izvanredna, nepredvidiva i neizbježna okolnost, s obzirom na to da zakon ne dopušta zamjenu radnika koji su u štrajku.
- 8 Putnici su podnijeli žalbu protiv navedene presude, u kojoj su se pozvali na razne odluke španjolskih sudova u prilog tvrdnji da prijevoznik u okolnostima poput onih u predmetom slučaju treba dokazati da nije mogao izbjeći otkazivanje leta donošenjem razumnih mjera, čak ni tijekom pregovaračkog postupka prije provedbe štrajka, ističući da su radnopravni zahtjevi zaposlenika društva dio obavljanja same djelatnosti pa stoga ne mogu predstavljati izvanredne okolnosti zbog kojih bi bio oslobođen obveze plaćanja odštete putnicima.
- 9 Zračni prijevoznik protivi se žalbi i tvrdi da je štrajk izvanredna okolnost koja je neizbježna za poslodavca jer on ne može donijeti nikakvu mjeru kojom bi izbjegao najavljene obustave rada, s obzirom na to da je portugalskim pravom zabranjena zamjena radnika koji su u štrajku. Zračni prijevoznik poziva se i na više odluka španjolskih sudova i upravnih tijela koje su donesene na temelju članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004 u tom istom smislu.

**Sažet prikaz obrazloženja zahtjeva za prethodnu odluku**

- 10 Sud koji je uputio zahtjev najprije podsjeća da su člankom 5. stavkom 3. Uredbe br. 261/2004 uvedene posebne obveze zračnih prijevoznika prema putnicima u slučaju otkazivanja leta (pomoć, obavještanje i odšteta). Stavak 3. te odredbe utvrđuje da zračni prijevoznik, iznimno, nije dužan platiti odštetu „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”.
- 11 Sud koji je uputio zahtjev potom sažima sudsku praksu Suda Europske unije o pojmu „izvanrednih okolnosti” koje prijevoznika mogu osloboditi obveze plaćanja odštete putnicima. U skladu s tom sudskom praksom, s obzirom na to da se radi o izuzimanju od opće obveze plaćanja odštete, navedeni pojam treba usko tumačiti.
- 12 Sud koji je uputio zahtjev općenito upućuje na presudu Pešková i Peška, C-315/15, u čijoj je točki 22. Sud presudio da se kao izvanredne okolnosti mogu kvalificirati „događaji koji po svojoj naravi ili zbog svojeg uzroka nisu dio redovnog obavljanja djelatnosti konkretnog zračnog prijevoznika te su izvan njegove stvarne kontrole”. Međutim, nije dovoljno postojanje izvanrednih okolnosti, nego je nužno da društvo dokaže da se te okolnosti nisu mogle spriječiti iako su poduzete sve razumne mjere. Stoga, u skladu s točkom 28. navedene presude, ona stranka koja se želi pozvati na izvanredne okolnosti mora dokazati „da ih se ni na koji način nije moglo izbjeći mjerama prilagođenima situaciji, to jest onima koje, u trenutku nastupanja tih izvanrednih okolnosti osobito ispunjavaju tehnički i ekonomski održive uvjete za predmetnog zračnog prijevoznika”.
- 13 U pogledu konkretnog pitanja može li se ostvarivanje prava kabinskog osoblja zračnog prijevoznika na štrajk smatrati izvanrednom okolnošću koja za posljedicu ima oslobađanje prijevoznika od njegove obveze plaćanja odštete, sud koji je uputio zahtjev upućuje na presudu C-195/17, TUIfly GmbH, u čijoj je izreci presuđeno da spontani izostanak značajnog dijela zrakoplovnog osoblja, poput onog iz tog predmeta, nije obuhvaćen pojmom „izvanrednih okolnosti” u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004.
- 14 Međutim, navedeni sud naglašava razlike između predmetnog slučaja i situacije koja je dovela do presude u predmetu TUIfly, odnosno da je tada zrakoplovni prijevoznik iznenada najavio planove restrukturiranja društva i da nije bilo prethodne najave obustava rada, zbog čega je taj slučaj bio kvalificiran kao „divlji štrajk”. Ističe argumentaciju iz presude u skladu s kojom rizike koji proizlaze iz socijalnih posljedica koje prate te mjere treba smatrati dijelom redovnog obavljanja djelatnosti konkretnog zračnog prijevoznika, pri čemu nije relevantna činjenica da je štrajk kvalificiran kao divlji.
- 15 Suprotno tome, u predmetnom slučaju obustave rada, barem naizgled, nisu bile uzrokovane promjenom uvjeta rada koju je prethodno donio poslodavac nego se

radilo o općim sindikalnim zahtjevima radi poboljšanja uvjeta rada u okviru štrajka koji je pozvao sindikat.

- 16 Uzimajući u obzir te razlike, sud koji je uputio zahtjev dvoji o tome može li se smatrati da je legitimno ostvarivanje prava radnika na štrajk u pravilu pod kontrolom poslodavca. S obzirom na presudu TUIfly moglo bi se zaključiti da su radni sporovi dio redovnog obavljanja poslodavčeve djelatnosti, koji bi ih mogao spriječiti ako opravdano udovolji zahtjevima zaposlenika ili tijekom razdoblja najave štrajka donese mjere za sprečavanje otkazivanja letova. Međutim, u predmetnom slučaju nije jasno koje je to konkretne mjere mogao poduzeti poslodavac u tu svrhu ili je li bio dužan u okviru Uredbe br. 261/2004 poduzeti ikakvu zakonom dopuštenu mjeru, kao, na primjer, omogućiti letove drugih prijevoznika koji nisu pogođeni štrajkom.
- 17 Nije jasno niti može li način rješavanja spora (prihvatanjem svih prijedloga radnika ili obostranim ustupcima stranaka) biti relevantan pri ocjeni je li zračni prijevoznik mogao spriječiti štrajk te može li se potonji stoga smatrati „izvanrednom okolnošću” u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004.

RADNI DOKUMENT