

**Zadeva C-827/19**

**Povzetek predloga za sprejetje predhodne odločbe v skladu s členom 98(1)  
Poslovnika Sodišča**

**Datum vložitve:**

13. november 2019

**Predložitveno sodišče:**

Audiencia Provincial de Pontevedra (Španija)

**Datum predložitvene odločbe:**

29. oktober 2019

**Pritožniki:**

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.

**Nasprotna stranka v postopku s pritožbo:**

Ryanair D.A.C.

## **Predmet postopka v glavni stvari**

Pritožba, ki jo je vložilo več potnikov (v nadaljevanju: pritožniki) zoper sodbo prvostopenjskega sodišča, s katero je bilo delno ugodeno njihovi tožbi proti letalski družbi Ryanair D.A.C. (v nadaljevanju: nasprotna stranka v postopku s pritožbo)

## **Predmet in pravna podlaga predloga za sprejetje predhodne odločbe**

Na podlagi člena 267 PDEU se prosi za razlago člena 5(3) Uredbe (ES) št. 261/2004

## **Vprašanja za predhodno odločanje**

- 1 Ali se lahko izvrševanje pravice do stavke zaposlenih pri letalskem prevozniku, ki jo je sindikat sklical zaradi zahteve po izboljšanju delovnih pogojev – kadar do nje ne pride zaradi predhodne odločitve delodajalca, temveč zaradi zahtev delavcev – šteje za „izredne razmere“ v smislu člena 5(3) Uredbe 261/20[0]4, ali pa gre za okoliščino, ki je neločljivo povezana z opravljanjem dejavnosti letalskega prevoznika?
- 2 Ali mora prevoznik v okoliščinah, kot so te v obravnavanem sporu, sprejeti kakršen koli zakonit ukrep, in sicer tudi če je bil o izvrševanju pravice do stavke obveščen v zakonsko predpisanem roku, na primer omogočiti lete z drugimi letalskimi družbami, ki jih stavka ni prizadela?
- 3 Ali je za to, da se stavka kabinskega osebja letalske družbe šteje kot „izredne razmere“ v smislu člena 5(3) Uredbe 261/20[0]4, upoštevno, na kakšen način se stavka prekliče, zlasti če se to zgodi zaradi vzajemnega popuščanja strank v sporu?

## **Navedene določbe prava Unije**

Uredba (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; uvodne izjave 1, 2 in 12 ter člen 5(3)

Sodba z dne 4. maja 2017, Pešková in Peška (C-315/15, EU:C:2017:342); sodba z dne 17. aprila 2018, TUIfly GmgH (C-195/17, EU:C:2018:258)

## **Kratka predstavitev dejanskega stanja in postopka v glavni stvari**

- 4 Šestnajst pritožnikov iz postopka v glavni stvari je prek spletne strani družbe Ryanair kupilo povratne vozovnice na relaciji Porto-Carcassonne. Ko so ti potniki

1. aprila 2019 prišli na letališče v Carcassonnu, da bi poleteli s povratnim letom (s predvidenim odhodom ob 15.25), so bili obveščeni, da je navedeni let odpovedan zaradi stavke kabinskega osebja prevoznika. Ta je potnikom ponudil možnost, da poletijo naslednjega dne ob 8.15 z letom iste družbe z letališča Toulouse v Madrid, s prihodom ob 9.35 po lokalnem času.
- 5 Ker potnikom nista bila zagotovljena prevoza do letališča v Toulousu in iz Madrida v Vigo niti hrana ali prenočišče, so ti pri prvostopenjskem sodišču vložili tožbo, s katero so zahtevali, prvič, skupni znesek 1.216,59 EUR za stroške prevoza in nastanitve (stroški so skupaj znašali 2.067,92 EUR, vendar je letalska družba izvedla plačila v skupnem znesku 731,33 EUR) ter, drugič, 3.750 EUR kot odškodnino za odpoved leta (250 EUR na potnika).
- 6 Letalska družba je v pisnem odgovoru na tožbo privolila v plačilo stroškov prevoza in bivanja, ki so ga zahtevali potniki, nasprotovala pa je plačilu kakršne koli odškodnine zaradi odpovedi leta ter je kot razlog te odpovedi navedla stavko kabinskega osebja družbe Ryanair, h kateri je pozval portugalski sindikat z napovedjo zaustavitve dela 29. marca ter 1. in 4. aprila, in dodala, da gre za razlog, na katerega ni mogla vplivati. Vztrajala je, da razlog za stavko ni bila „posebna sprememba pogojev dela“, temveč „nenaden začetek zahtev glede delovnih pogojev“ (navajajo se minimalna plača, očetovski dopust in prepoved odpuščanja iz disciplinskih razlogov) s strani kabinskega osebja, pri čemer je trdila, da se v obravnavani zadevi ne uporablja sodna praksa, ki izhaja iz sodbe Sodišča Evropske unije v zadevi C-195/17, TUIfly GmgH.
- 7 S sodbo prvostopenjskega sodišča je bilo tožbi delno ugodeno, letalski družbi je bilo naloženo plačilo zneska v višini 1.216,59 EUR in pripadajočih obresti, zavrnjeno pa je bilo plačilo kakršne koli odškodnine za odpoved leta, ker je sodišče menilo, da je izvrševanje pravice članov posadke do stavke izredna okoliščina, ki je ni mogoče predvideti niti preprečiti, saj zakonodaja ne omogoča nadomestitve stavekajočih delavcev.
- 8 Potniki so se zoper navedeno sodbo pritožili, pri čemer so se sklicevali na različne odločbe španskih sodišč, ki podpirajo trditev, da mora prevoznik v okoliščinah, kot so te v obravnavani zadevi, dokazati, da odpovedi leta ni mogel preprečiti z razumnimi ukrepi, tudi v postopku pogajanj pred uradno odločitvijo o stavki, in trdili, da zahteve zaposlenih v družbi glede delovnih pogojev spadajo na področje dejavnosti družbe, zato se ne morejo šteti za izredne razmere, ki pomenijo oprostitev obveznosti plačila odškodnine potnikom.
- 9 Letalska družba ugovarja pritožbi s trditvijo, da je stavka izredna okoliščina, ki se ji delodajalec ne more izogniti, ker ne more sprejeti nobenega ukrepa, da bi preprečil dogovorjene zaustavitve dela, saj portugalska zakonodaja prepoveduje nadomestitev stavekajočih delavcev. Letalska družba se sklicuje tudi na več odločb španskih sodnih in upravnih organov, s katerimi je bilo ob uporabi člena 5(3) Uredbe št. 261/2004 odločeno v tem smislu.

**Kratka predstavitev obrazložitve predloga za sprejetje predhodne odločbe**

- 10 Prvič, predložitveno sodišče opozarja, da člen 5(3) Uredbe št. 261/2004 letalskim prevoznikom v primeru odpovedi leta nalaga posebne obveznosti do potnikov (pomoč, informacije in finančna odškodnina). Odstavek 3 navedene določbe kot izjemo določa, da letalski prevoznik ni obvezan plačati odškodnine, „če lahko dokaže, da so za odpoved leta krive izredne razmere, katerim se ne bi bilo mogoče izogniti, tudi če bi bili sprejeti vsi ustrezni ukrepi“.
- 11 Predložitveno sodišče nato navaja sodno prakso Sodišča Evropske unije v zvezi s pojmom „izredne razmere“, zaradi katerih je prevoznik lahko oproščen obveznosti plačila odškodnine potnikom. V skladu s to sodno prakso je treba to izjemo, ker gre za odstopanje od splošne obveznosti plačila odškodnine, razlagati ozko.
- 12 Na splošno navaja sodbo Pešková in Peška, C-315/15, v kateri je Sodišče v točki 22 ugotovilo, da se za izredne razmere lahko štejejo „dogodk[i], ki po svoji naravi ali vzroku niso neločljivo povezani z običajnim opravljanjem dejavnosti zadevnega letalskega prevoznika in na katere dejansko ni mogoče vplivati“. Vendar ne zadostuje, da so izredne razmere nastale, temveč mora družba utemeljiti, da se tem razmeram ne bi bilo mogoče izogniti, tudi če bi bili sprejeti vsi ustrezni ukrepi. Torej mora v skladu s točko 28 navedene sodbe tisti, ki se želi sklicevati na izredne razmere kot razlog za oprostitev, dokazati, „da se [razmeram] nikakor ne bi bilo mogoče izogniti z ukrepi, ki bi bili prilagojeni okoliščinam, torej z ukrepi, ki ob nastanku izrednih razmer ustrezajo predvsem pogojem, ki jih tehnično in ekonomsko lahko izpolni zadevni letalski prevoznik“.
- 13 V zvezi s konkretnim vprašanjem, ali se izvrševanje pravice do stavke kabinskega osebja letalske družbe lahko šteje za izredne razmere z učinkom oprostitve obveznosti plačila odškodnine s strani prevoznika, se predložitveno sodišče sklicuje na sodbo C-195/17, TUIfly GmgH, kjer je v izreku navedeno, da spontana odsotnost z dela precejšnjega dela letalskega osebja, do katere je prišlo v navedeni zadevi, ne spada v okvir pojma „izredne razmere“ v smislu člena 5(3) Uredbe št. 261/2004.
- 14 Vendar predložitveno sodišče opozarja na razlike med obravnavano zadevo in položajem, iz katerega izhaja sodba TUYfly, in sicer, da je takrat letalska družba nepričakovano objavila novico o načrtih prestrukturiranja in zaustavitve dela niso bile napovedane vnaprej, zato je bil navedeni primer opredeljen kot „divja stavka“. Poudarja utemeljitev te sodbe, da je treba tveganja, ki izhajajo iz socialnih posledic takih načrtov prestrukturiranja, šteti za neločljivo povezana z običajnim opravljanjem dejavnosti zadevnega letalskega prevoznika, pri čemer dejstvo, da je bilo stavko mogoče opredeliti kot divjo, ni upoštevno.
- 15 Nasprotno pa v obravnavani zadevi zaustavitve dela – vsaj na videz – niso izhajale iz spremembe pogojev dela, ki bi jo pred tem sprejel podjetnik, temveč je šlo za splošne sindikalne zahteve za izboljšanje delovnih pogojev v okviru stavke, ki jo je napovedal sindikat.

- 16 Glede na te razlike predložitveno sodišče dvomi, ali je mogoče šteti, da zakonito izvrševanje pravice do stavke delavcev spada na običajno področje nadzora delodajalca. Glede na sodbo TUIfly bi lahko sklepali, da so delovni spori del običajne dejavnosti delodajalca in da bi jih ta lahko preprečil, če bi razumno ugodil zahtevam zaposlenih ali celo v obdobju pred napovedano stavko sprejel ukrepe, s katerimi bi preprečil odpoved letov. Vendar v obravnavani zadevi ni jasno, katere konkretne ukrepe bi lahko sprejel v ta namen niti ali je imel delodajalec v okviru Uredbe št. 261/2004 obveznost, da sprejme zakonit ukrep, na primer zagotovi lete z drugimi družbami, ki jih stavka ni prizadela.
- 17 Prav tako ni jasno, ali je način rešitve spora (s sprejetjem vseh predlogov delavcev ali z vzajemnim popuščanjem obeh strani) lahko upošteven pri presoji, ali bi letalska družba stavko lahko preprečila in ali je treba stavko posledično šteti za „izredne razmere“ v smislu člena 5(3) Uredbe št. 261/2004 ali ne.

DELOVNI DOKUMENT