

Predmet C-28/20

Zahtjev za prethodnu odluku

Datum podnošenja:

21. siječnja 2020.

Sud koji je uputio zahtjev:

Attunda Tingsrätt (Švedska)

Datum odluke kojom se upućuje zahtjev:

16. siječnja 2020.

Tužitelj:

Airhelp Ltd

Tuženik:

Scandinavian Airlines System SAS

[...]

ZAPISNIK

16. siječnja 2020.

[...]

STRANKE

Tužitelj

Airhelp Limited [...]

[...]

Tuženik

Scandinavian Airlines System SAS [...]

[...]

PREDMET

Potraživanje u skladu s Uredbom (EZ) br. 261/2004 [...]

[orig. str. 2.]

ODLUKA

1. U skladu s člankom 267. Ugovora o funkcioniranju Europske unije, Tingsrätten (Prvostupanjski sud) odlučuje uputiti prethodno pitanje Sudu Europske unije u skladu s priloženim podneskom [...]

2. Postupak se prekida do odluke Suda.

Obrazloženje

Zbog razloga navedenih u zahtjevu za prethodnu odluku priloženom ovom dokumentu, Tingsrätten (Prvostupanjski sud) smatra potrebnim od Suda Europske unije ishoditi prethodnu odluku kako bi presudio u navedenom predmetu. S obzirom na to da daljnje vođenje postupka ovisi o odluci Suda, postupak se prekida.

[...]

[orig. str. 3.]

PODNEŠAK

[...]

Zahtjev za prethodnu odluku na temelju članka 267. UFEU-a

Uvod

1. Pred Attunda Tingsrätt (Prvostupanjski sud u Attundi, u daljnjem tekstu: sud koji je uputio zahtjev) u tijeku je spor između društva Airhelp Limited (u daljnjem tekstu: Airhelp) i Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden (u daljnjem tekstu: SAS) u vezu s tumačenjem 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 [...] te o stavljanju izvan snage Uredbe (EEZ) br. 295/91 (u daljnjem tekstu: Uredba).

Pitanja

2. Sud koji je uputio zahtjev traži odgovor na sljedeća prethodna pitanja koja se odnose na tumačenje navedene uredbe.
 - (a) Predstavlja li „izvanrednu okolnost” u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004, štrajk pilota zračnog prijevoznika koji su njegovi zaposlenici i potrebni su za izvođenje leta ako se navedeni štrajk ne provodi vezano za mjeru **[orig. str. 4.]** o kojoj je odlučio ili koju je najavio zračni prijevoznik, nego su ga najavile i zakonski započele radničke organizacije kao kolektivno djelovanje čija je svrha navesti zračnog prijevoznika da poveća plaće, osigura naknade ili izmijeni uvjete rada kako bi se ispunili zahtjevi tih organizacija?
 - (b) Koliku važnost (ako postoji) treba pridati pravičnosti zahtjeva radničkih organizacija te, osobito, činjenici da je traženo povećanje plaća znatno veće od povećanja plaća koja se općenito primjenjuju na predmetnim nacionalnim tržištima rada?
 - (c) Koliku važnost treba (ako postoji) pridati činjenici da zračni prijevoznik, kako bi izbjegao štrajk, prihvaća ponudu nagodbe nacionalnog tijela nadležnog za mirenje u radnim sporovima, a radničke organizacije je ne prihvaćaju?

Kontekst

3. Putnik SS (u daljnjem tekstu: SS) rezervirao je let SAS-om iz Malmöa u Stockholm. Polazak tog leta bio je predviđen 29. travnja 2019., ali je istog dana otkazan zbog štrajka pilota SAS-a u Norveškoj, Švedskoj i Danskoj, koji je započeo 26. travnja 2019. i nastavio se do 2. svibnja 2019. Razlog štrajka pilota bio je taj što su radničke organizacije u Švedskoj, Norveškoj i Danskoj koje zastupaju pilote SAS-a otkazale raniji kolektivni ugovor sa SAS-om koji je inače trebao biti na snazi 2020. Pregovori o novom ugovoru vodili su se od ožujka 2019. Štrajk pilota trajao je sedam dana. Zbog tog štrajka SAS je otkazao više od 4000 letova što je utjecalo na oko 380 000 putnika.
4. Osobi SS nije ponuđeno preusmjeravanje koje bi dovelo do kašnjenja unutar razdoblja od tri sata.
5. U skladu s ugovorom, Airhelp je preuzeo zahtjev osobe SS za odštetu koji je nastao slijedom navedenog leta. **[orig. str. 5.]**

Sažetak očitovanja stranaka

Airhelp

6. Airhelp je od suda koji je uputio zahtjev tražio da SAS-u naloži da mu isplati glavnicu od 250 eura i zatezne kamate [...] od 10. rujna 2019. do dana isplate.
7. U prilog svojoj tužbi Airhelp je u bitnome istaknuo sljedeće. S obzirom na to da je SS bio obaviješten o otkazivanju leta u roku kraćem od sedam dana prije vremena polaska predviđenog redom letenja i nije mu ponuđeno preusmjeravanje koje mu omogućuje da otputuje ne više od sat vremena ranije od predviđenog vremena polaska i da stigne u mjesto konačnog odredišta unutar dva sata od planiranog vremena dolaska, u skladu s uredbom on ima pravo na odštetu.

SAS

8. SAS je osporio potraživanja Airhelpa. U prilog svojem osporavanju SAS je u bitnome istaknuo sljedeće. Štrajk pilota predstavlja izvanrednu okolnost koja se nije mogla izbjeći čak ni da su se poduzele sve razumne mjere, te stoga SAS nije dužan platiti odštetu u skladu s člankom 5. stavkom 3. i člankom 7. Uredbe.
9. SAS je svoju argumentaciju u glavnom postupku potkrijepio na sljedeći način.
10. Jedna od spornih točaka tih pregovora bio je zahtjev radničkih organizacija za povećanje plaće od 13 % tijekom tri godine, što se može usporediti s ranijim kolektivnim ugovorom kojim je pilotima odobreno povećanje plaće od 6,5 % tijekom tri godine. Druga sporna točka odnosila se na radno vrijeme pilota. Radničke organizacije zahtijevale su, među ostalim, veću predvidljivost radnog vremena. **[orig. str. 6.]**
11. Svenska medlingsinstitutet (Švedski nacionalni ured za mirenje) uputio je 25. travnja 2019. strankama „zahtjev” (prijedlog nagodbe) vezano za temeljni kolektivni ugovor. Taj je zahtjev sadržavao, među ostalim, odredbe kojima se predviđalo godišnje povećanje plaća od 2,3 %. Izmiriteljev prijedlog povećanja plaća nalazio se u okviru onoga što je poznato kao razred, odnosno postotak povećanja plaća na čiju primjenu na švedskom tržištu rada je pristala izvozna industrija. Sindikat pilota zatražio je povećanje plaće znatno iznad tog razreda. Prema švedskom modelu tržišta rada, početna točka jest ta da bi navedeni razred trebao predstavljati normativ za određivanje plaća na cijelom švedskom tržištu rada. Svrha toga jest zadržavanje konkurentnosti Švedske i stvaranje stabilnosti u pregovorima o kolektivnim ugovorima.
12. SAS je pristao na taj zahtjev dok su radničke organizacije na njega odgovorile niječno te su 26. travnja 2019. pokrenule najavljeno kolektivno djelovanje.
13. Spor je trajao do 2. svibnja 2019. navečer kada je sklopljen novi trogodišnji ugovor. Novi kolektivni ugovor obuhvaća razdoblje od tri godine do 2022. i znači, među ostalim, da piloti dobivaju povećanje plaće od 3,5 % za 2019., 3 % za 2020. i 4 % za 2021. Ukupno povećanje plaće tijekom tri godine iznosi 10,9 %.
14. Razmatranje o tome predstavlja li štrajk pilota izvanrednu okolnost u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe treba se temeljiti na pitanju čini li štrajk, po svojoj

naravi ili zbog svojeg uzroka, aktivnost koja nije dio redovnog obavljanja djelatnosti SAS-a te je izvan njegove stvarne kontrole.

15. SAS-ova redovna djelatnost jest obavljanje djelatnostizračnog prijevoza. Odluka četiriju sindikata o istodobnom održavanju štrajka nije dio SAS-ove redovne djelatnosti. Štrajkovi su sami po sebi vrlo rijetki na švedskom tržištu rada i ne čine dio uobičajenog odnosa između poslodavca i radnika ili njihovih odgovarajućih strukovnih organizacija. Pored navedenoga, štrajk pilota bio je jedan od najopsežnijih štrajkova u povijesti djelatnosti zračnog prometa u kojem su sudjelovali gotovo svi **[orig. str. 7.]** SAS-ovi piloti. SAS nije bio u mogućnosti organizirati svoju djelatnost na način da se letovi mogu odvijati kako je predviđeno. Štrajk pilota stoga nije bio dio redovnog obavljanja djelatnosti SAS-a.
16. Činjenica da je štrajk pilota bio zakonit znači da SAS nije imao pravo pilotima naložiti da rade. U skladu s time SAS nije mogao poduzeti nikakve mjere kojima bi potaknuo pilote na obavljanje letova. Stoga štrajk pilota nije bio pod stvarnom kontrolom SAS-a.
17. U ovom predmetu ne postoje one okolnosti prema kojima je Sud u predmetu *Krüsemann i dr.* (C-195/17) utvrdio da je divlji štrajk sastavni dio redovnog obavljanja djelatnosti zračnog prijevoznika (vidjeti točku 49.).
18. Štrajk pilota nije se temeljio ni na jednoj mjeri SAS-a koja se može smatrati dijelom njegova redovnog upravljanja. Taj je štrajk u konačnici proizlazio iz toga što su udruge pilota zahtijevale posebne uvjete rada i nisu prihvaćale ponudu izmiritelja, što je pak SAS učinio. Štrajk pilota nije se stoga temeljio ni na jednoj mjeri koju je poduzeo SAS.
19. Štrajk pilota nije bio spontana reakcija osoblja na mjeru koja je dio SAS-ovog redovnog upravljanja. Naprotiv, štrajk pilota istodobno su sazvala četiri sindikata pilota te su stoga njime u velikoj mjeri upravljali sindikati i predstavnici radnika.
20. Nadalje, SAS nije mogao izbjeći obvezu plaćanja odštete otkazivanjem leta nakon što je štrajk započeo jer se let treba otkazati najmanje dva tjedna prije predviđenog vremena polaska kako se obveza plaćanja odštete predviđena uredbom više ne bi primjenjivala (vidjeti članak 5. stavak 1. točku (c) podtočku i.). Međutim, u skladu sa švedskim pravom, štrajk se mora najaviti samo tjedan dana unaprijed.
21. Štrajk pilota koji je utjecao na SAS i koji je doveo do otkazivanja leta predstavlja događaj koji po svojoj naravi i zbog svojeg uzroka nije dio redovnog obavljanja djelatnosti SAS-a **[orig. str. 8]** te je izvan njegove stvarne kontrole. Stoga on predstavlja izvanrednu okolnost u smislu članka 5. stavka 3. navedene uredbe.

Airhelp

22. Airhelp je odgovorio na SAS-ove prigovore u bitnome na sljedeći način:

23. Taj se štrajk ne može smatrati „izvanrednom okolnosti” zbog koje se otklanja SAS-ova obveza plaćanja odštete. Sklapanje kolektivnih ugovora dio je redovnog poslovanja zračnog prijevoznika koji se, općenito, može suočiti sa sporovima ili čak sukobima sa svojim osobljem u vezi s tom vrstom kolektivnih i čestih pregovora o plaćama.
24. Između SAS-a, s jedne strane, i Svensk Pilotföreninga (SPF), Dansk Pilotforeninga i Norske SAS- Flygeres Föreninga, s druge strane, kolektivni ugovori o plaćama i općim uvjetima rada, takozvani pilotski ugovor, primjenjuju se na SAS-ove pilote i prve časnike. Prilikom pregovora o takvim ugovorima, stranke mogu provoditi kolektivno djelovanje poput štrajkova i isključenja s rada (*lockout*). Ako su socijalni partneri postigli kolektivni sporazum, za vrijeme trajanja sporazuma obvezno je socijalno primirje. To znači da stranke ne smiju provoditi kolektivno djelovanje tijekom tog razdoblja. Nezakoniti štrajk ili divlji štrajk je štrajk sazvan tijekom obveznog socijalnog primirja.
25. Između SAS-a i različitih skupina osoblja, nego je ranije bilo sukoba koji su u više navrata doveli do kolektivnog djelovanja radnika. Sukobi su se ponekad javljali vezano za uvjete plaćanja i poboljšanje radnih uvjeta, no također zbog želje radnika da utječu na plaće i uvjete rada. Sukob koji se posebno mora istaknuti jest takozvana „SAS-ova kriza” iz 2012., kada se SAS našao na rubu stečaja. Glavni dioničari SAS-u su naložili strogu štednju kao uvjet za daljnje kreditiranje, što je dovelo do toga da su SAS-ovi radnici za vrijeme trajanja tada primjenjivog kolektivnog ugovora bili prisiljeni prihvatiti snižene plaće za obavljeni rad kako ne bi izgubili svoja radna mjesta. Piloti su morali raditi više uz godišnji gubitak jedne mjesečne plaće. [orig. str. 9.]
26. Pojam „izvanredne okolnosti” u smislu članka 5. stavka 3. spomenute uredbe predstavlja iznimku koja se mora usko tumačiti. Iz sudske prakse Suda proizlazi da se samo događaj koji ispunjava dva kriterija može smatrati izvanrednim okolnostima. Kao prvo, događaj ne može biti dio redovnog obavljanja djelatnosti prijevoznika. Kao drugo, taj događaj mora biti izvan stvarne kontrole poduzetnika (vidjeti točku 32. presude Krüsemann i dr., C-195/17).
27. Pregovori o plaćama i uvjetima rada pod prijetnjom štrajka, barem u državama članicama kao što su Danska, Norveška i Švedska, uobičajeni su i predvidljivi svim poduzetnicima i pod kontrolom su poduzeća. Štrajk osoblja zračnog prijevoznika, kao polazna točka, predstavlja redovnu djelatnost zračnog prijevoznika koja je stoga dio redovnog obavljanja djelatnosti zračnog prijevoznika. Takvi štrajkovi obično su reakcija na pitanja koja podliježu stvarnoj kontroli zračnog prijevoznika. Ako se štrajk provodi u skladu s nacionalnim radnim zakonodavstvom primjenjivim na stranke, što, nadalje, podrazumijeva da su osoblje i njegove sindikalne organizacije obavijestili zračnog prijevoznika prije početka štrajka, zračni prijevoznik ima vremena za donošenje odluka potrebnih kako bi izbjegao odgovornost za plaćanje odštete, primjerice, sprečavanjem najavljenog štrajka ili barem minimiziranjem rizika njegova provođenja.

28. Što se tiče SAS-a, jasno je da je važan razlog štrajka pilota iz 2019. odluka koju je SAS donio 2012., koja je dovela do drastičnih smanjenja plaća i pogoršanja uvjeta rada pilota zbog financijskih poteškoća tog zračnog prijevoznika. SAS se 2019. gospodarski oporavio tako da je apsolutno predvidljivo i razumno da piloti u okviru novih pregovora o ugovorima žele više plaće i bolje uvjete rada. Piloti su smatrali da je SAS-ova stopa naknada niža od tržišne razine, dok je SAS smatrao da su zahtjevi pilota vezano za plaće nerazumno visoki. Slijedom toga, na temelju novog kolektivnog ugovora, stopa naknade u 2021. bit će 10,5 % veća od stope iz 2018. [orig. str. 10.]
29. S obzirom na navedeno, štrajk osoblja na koje se odnosi ovaj predmet istodobno je dio redovnog obavljanja djelatnosti SAS-a i pod njegovom je kontrolom te se stoga ne može smatrati izvanrednom okolnošću.

Relevantne odredbe prava Unije

30. Uvodnom izjavom 14. Uredbe br. 261/2004 određuje se:
- „U skladu s Montrealskom konvencijom, obveze stvarnih zračnih prijevoznika trebale bi biti ograničene ili u potpunosti isključene, u slučajevima kada je događaj uzrokovan izvanrednim okolnostima koje se nisu mogle izbjeći niti poduzimanjem svih [razumnih] 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.”
31. Člankom 5. Uredbe br. 261/2004 određuje se:
- „1. U slučaju otkazivanja leta, dotični putnici
- [...]
- (c) imaju pravo na odštetu od strane stvarnog zračnog prijevoznika u skladu s člankom 7., osim ako:
- i. su obaviješteni o otkazivanju leta najmanje dva tjedna prije vremena polaska predviđenog redom letenja; ili
- ii. su obaviješteni o otkazivanju leta u roku od dva tjedna do sedam dana prije vremena polaska predviđenog redom letenja i ponuđeno im je preusmjeravanje koje im omogućuje da otputuju ne više od dva sata prije vremena polaska predviđenog redom letenja i da stignu u mjesto konačnog odredišta unutar četiri sata od planiranog vremena dolaska; ili
- iii. su obaviješteni o otkazivanju leta u roku od sedam dana prije vremena polaska predviđenog redom letenja i ponuđeno im je preusmjeravanje, čime im je

omogućeno da otputuju ne više od sat vremena ranije od predviđenog vremena polaska i da stignu u mjesto konačnog odredišta unutar dva sata od planiranog vremena dolaska.

[...] [orig. str. 11.]

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.”

32. Člankom 7. stavkom 1. Uredbe br. 261/2004 određuje se:

„Pravo na odštetu

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

(a) 250 EUR za sve letove dužine 1500 km ili kraće;

(b) 400 EUR za sve letove unutar Zajednice, duže od 1500 km i za sve druge letove dužine između 1500 km i 3500 km;

(c) 600 EUR za sve letove koji ne spadaju pod točke (a) ili (b).

U određivanju udaljenosti, kao baza se uzima mjesto [krajnjeg] odredišta na koje će, zbog uskraćivanja ukrcanja ili otkazivanja leta, putnici stići s određenim vremenskim zakašnjenjem u odnosu na vrijeme dolaska predviđenim redom letenja.”

33. Člankom 28. Povelje Europske unije o temeljnim pravima određuje se:

„Pravo na kolektivno pregovaranje i djelovanje

Radnici i poslodavci ili njihove organizacije imaju, u skladu s pravom Unije i nacionalnim zakonima 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.”

34. U skladu s člankom 151. Ugovora o funkcioniranju Europske unije:

„Imajući na umu temeljna socijalna prava poput onih određenih u Europskoj socijalnoj povelji potpisanoj 18. listopada 1961. u Torinu te onih iz Povelje Zajednice o temeljnim socijalnim pravima radnika iz 1989., Unija i države članice imaju za cilj promicanje zapošljavanja, poboljšanje životnih i radnih uvjeta, kako bi se [orig. str. 12] se na putu napretka omogućilo njihovo usklađivanje, odgovarajuću socijalnu zaštitu, socijalni dijalog, razvoj ljudskih potencijala u smislu trajne visoke stope zaposlenosti i borbe protiv isključenosti.

U tu svrhu Unija i države članice provode mjere koje uzimaju u obzir različite oblike nacionalnih praksi, posebno u području ugovornih odnosa, te potrebu održanja konkurentnosti gospodarstva Unije.

One vjeruju da će do takvog razvoja doći ne samo zbog funkcioniranja unutarnjeg tržišta, koje će pogodovati usklađivanju socijalnih sustava, nego i zbog postupaka predviđenih Ugovorima te zbog ujednačavanja odredaba utvrđenih zakonom i ostalim propisima.[”]

Člankom 6. Europske socijalne povelje od 18. listopada 1961. određuje se:

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

Relevantno nacionalno zakonodavstvo

35. Člankom 45. Laga (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet (Zakon (1976:580) o sudjelovanju radnika u donošenju odluka) određuje se, među ostalim:

„Ako organizacija poslodavaca, poslodavac ili radnička organizacija razmatra provedbu kolektivne radnje ili produljenje kolektivne radnje koja je u tijeku, ona je obvezna o tome pisanim putem obavijestiti drugu stranku i Ured za mirenje najmanje sedam radnih dana unaprijed. Radnim danom smatra se svaki dan, osim subote, nedjelje, bilo kojeg drugog državnog praznika, Ljetnog solsticija, Badnjaka i Silvestrovog. Računanje navedenog roka počinje teći od određenog sata u danu koji je istovjetan satu onog dana kada će početi kolektivna radnja.”
[orig. str. 13.]

Nužnost prethodne odluke

36. Uredba br. 261/2004 ne sadržava definiciju izraza „izvanredne okolnosti”. Međutim, u njezinoj uvodnoj izjavi 14. navodi se da se takve izvanredne 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. Sud je smatrao da je popis iz uvodne izjave 14. te uredbe indikativan i da ne podrazumijeva automatski postojanje izvanrednih okolnosti u navedenim situacijama (Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, t. 22.).
37. Sud je pojam „izvanredne okolnosti” iz članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004 tumačio u više predmeta (vidjeti presude Sturgeon i dr., C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716; Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771; Eglītis i Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303; van der Lans, C-257/14, EU:C:2012:604; Pešková i Peška, C-315/15, EU:C:2015:618; Finnair, C-22/11, EU:C:2017:342 i Krüsemann i dr., C-195/17, EU:C:2018:258). U vezi s time Sud je presudio da izraz „izvanredne okolnosti” treba tumačiti na način da obuhvaća događaje koji po

svojoj naravi ili zbog svojeg uzroka nisu dio redovnog obavljanja djelatnosti konkretnog zračnog prijevoznika te su izvan njegove stvarne kontrole (Pešková i Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, t. 22.).

38. Glavno pitanje koje se postavlja u ovom predmetu jest kako treba tumačiti izraz „izvanredne okolnosti” u smislu članka 5. stavka 3. te uredbe kada je riječ o štrajku koji su radničke organizacije najavile i zakonito započele. Sud to pitanje još nije razmatrao. Stranke u postupku slažu se da je SAS odgovoran za plaćanje odštete ako štrajk pilota ne predstavlja izvanrednu okolnost. Ako štrajk pilota ipak predstavlja izvanrednu okolnost, stranke se slažu da SAS nije dužan platiti odštetu. Sporna pitanja koja se postavljaju u glavnom postupku odnose se stoga na tumačenje pravila prava Unije, a to je tumačenje nužno za rješavanje spora. **[orig. str. 14.]**

Prema mišljenju suda koji je uputio zahtjev ne postoji dostupna sudska praksa koja bi se mogla primijeniti na ovaj spor. Također postoji interes za ujednačenim tumačenjem prava Unije u odnosu na navedena pitanja.

[...]