

Anonimizirana različica

Prevod

C-381/20 – 1

Zadeva C-381/20

Predlog za sprejetje predhodne odločbe

Datum vložitve:

12. avgust 2020

Predložitveno sodišče:

Landgericht Köln (Nemčija)

Datum predložitvene odločbe:

24. julij 2020

Tožeča stranka:

VR

Tožena stranka:

Deutsche Lufthansa AG

Landgericht Köln (deželno sodišče v Kölnu, Nemčija)

Sklep

v sporu

VR proti Deutsche Lufthansa AG

je enajsti civilni senat Landgericht Köln (deželno sodišče v Kölnu)

24. julija 2020

[...] (ni prevedeno)

sklenil:

1. Postopek se prekine.

2. Sodišču Evropske unije se na podlagi člena 267 PDEU zaradi razlage prava Unije predloži to vprašanje:

Ali gre pri stavki lastnih delavcev letalskega prevoznika, h kateri pozove sindikat, za izredne razmere v smislu člena 5(3) Uredbe (ES) št. 261/2004?

Obrazložitev:

I.

1. Tožeča stranka od tožene stranke zahteva plačilo odškodnine v višini 250 EUR skupaj z obrestmi v skladu z Uredbo (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 (v nadaljevanju: Uredba (ES) št. 261/2004).

Dejansko stanje je tako:

Tožeča stranka je imela za 8. november 2019 pod številko rezervacije VNI6ZP rezerviran let LH 238 iz Frankfurta v Rim-Fiumicino, ki bi ga morala opraviti tožena stranka, pri čemer bi moralo letalo iz Frankfurta vzleteti ob 16.00 in ob 17.50 pristati v Rimu. Let je bil odpovedan, tožeča stranka pa je potovala na nadomestnih letih LX 1077 in LX 1726 ter v namembni kraj svojega potovanja prispela 9. novembra 2019 ob 8.55, to je z zamudo 15 ur in pet minut.

Oddaljenost med mestoma Frankfurt in Rim-Fiumicino je manjša od 1500 km.

Tožeča stranka se je zaradi uveljavitve svojih pravic obrnila na svoje pooblaščenca. Ti so toženo stranko z dopisom z dne 17. januarja 2020 pozvali, naj tožeči stranki do 24. januarja 2020 plača odškodnino v višini 250 EUR. Tožena stranka se na ta poziv ni odzvala.

Razlog za odpoved leta LH 238 8. novembra 2019 je bil, da tožena stranka zaradi stavke, h kateri je po neuspešnih kolektivnih pogajanjih 1. novembra 2019 za obdobje od 7. novembra 2019 ob 0.00 do 8. novembra 2019 ob 24.00 pozval sindikat stevardov in stevardes UFO predvsem zato, da bi dosegel zvišanje nadomestil stroškov in dodatkov za vodje stevardov in stevardes, ni imela na voljo kabinskega osebja za izvedbo letov. Tožena stranka je v navedenem obdobju načrtovala izvedbo 2165 letov, od tega 294 medcelinskih in 1871 celinskih letov. Po pozivu k stavki je pripravila in objavila vozni red za nujne primere, ki je predvideval še skupno 1273 letov, od tega 171 medcelinskih in 1102 celinskih letov. Dejansko pa je bilo treba odpovedati še dodatne lete, tako da 7. novembra in 8. novembra 2019 ni bilo opravljenih skupno 1478 letov. 9. novembra 2019 je bilo treba nato zaradi stavke odpovedati še 30 letov, od tega devet medcelinskih in 21 celinskih letov. Stavka je skupno prizadela več kot 170.000 potnikov.

V skladu z navedbami tožene stranke, ki jim tožeča stranka ni ugovarjala, je tožena stranka 6. novembra 2019, da bi preprečila odpovedi in zamude, objavila izredni vozni red in uporabila tako imenovano „pisarniško osebje“ („Büroflieger“), začela iskati prostovoljce, zmanjšala število posadke na opravljenih letih na zakonski minimum in oddala nekatere lete letalski družbi Condor Flugdienst GmbH. Poleg tega je potnikom skupine Lufthansa Group omogočila možnost brezplačne spremembe rezervacije, potnikom, ki so imeli rezervirane lete znotraj Nemčije, pa možnost uporabe železniškega prevoza, tudi če stavka ni vplivala na njihov let. Potnikom, ki jih je prizadela stavka, so bili rezervirani drugi leti ali železniški prevoz ali pa so lahko svoje potovanje brezplačno odpovedali. Poleg tega je tožena stranka na nekaterih povezavah uporabila večja letala, da bi lahko potnikom, ki jih je prizadela stavka, ponudila druge možnosti za potovanje. Tožena stranka je 5. novembra 2019 z namenom preprečitve stavke tudi organizirala pogovore na sedežu. V zvezi s tem je 7. novembra 2019 predložila dodatno ponudbo za poravnavo. Vložila je tudi predlog za izdajo začasne odredbe, vendar je Landesarbeitsgericht Hessen (deželno delovno sodišče v zvezni deželi Hessen, Nemčija) njeno izdajo 6. novembra 2019 zvečer na drugi stopnji zavrnilo.

2. Amtsgericht (okrajno sodišče) je tožbo zavrnilo. Sledilo je ugovoru tožene stranke in zastopalo stališče, da so bile za odpoved krive izredne razmere v smislu člena 5(3) Uredbe (ES) št. 261/2004. Bolj podrobno je stališče sodišča predstavljeno v obrazložitvi izpodbijane odločbe.

3. Tožeča stranka [...] (ni prevedeno) je zoper sodbo Amtsgericht (okrajno sodišče) vložila pritožbo. Vztraja pri svojem tožbenem predlogu in navaja, da je mogoče v skladu s sodbo Sodišča Evropske unije z dne 17. aprila 2018 v zadevi C-195/17 (TUIFly, EU:C:2018:258) v nasprotju s stališčem okrajnega sodišča tudi stavko lastnih delavcev, h kateri pozove sindikat, šteti za običajno opravljanje dejavnosti letalskega prevoznika in tako ne gre za izredne razmere v smislu člena 5(3) Uredbe (ES) št. 261/2004.

Tožena stranka predlaga, naj se pritožba zavrne.

II.

Za odločitev o pritožbi je potrebna predhodna odločba Sodišča, v kateri bo odgovorilo na vprašanje za predhodno odločanje.

1. Vprašanje je upoštevno za rešitev spora:

Če so v obravnavanem položaju na let, ki je predmet spora, vplivale izredne razmere v smislu člena 5(3) Uredbe (ES) št. 261/2004 in je odgovornost izključena, se pritožbi ne more ugoditi, ker tožeča stranka v tem primeru nima pravice do odškodnine. Če, nasprotno, stavka ne bi pomenila izrednih razmer, bi bilo treba pritožbi ugoditi.

2. Ali stavka, ki jo sproži sindikat, pomeni izredne razmere v smislu člena 5(3) Uredbe (ES) št. 261/2004, je vprašanje razlage te določbe – v tem primeru pojma „izredne razmere“ – za katero je v primeru dvoma pristojno Sodišče.

3. Senat zaenkrat zastopa stališče, da so v obravnavanem primeru za odpoved leta krive izredne razmere v smislu člena 5(3) Uredbe (ES) št. 261/2004.

(a) Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče, Nemčija) je v sodbi z dne 21. avgusta 2012 [...] (ni prevedeno) razsodilo, da je odgovornost v skladu s členom 5(3) Uredbe (ES) št. 261/2004 izključena, če se lastni delavci letalskega prevoznika na podlagi poziva sindikata pridružijo stavki. Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče) je odločalo o pozivu sindikata pilotov (Pilotenvereinigung Cockpit) k stavki in je v zvezi s tem (med drugim) navedlo:

„[...]“

2. V nasprotju s stališčem pritožbenega sodišča lahko poziv sindikata k stavki v okviru nesoglasij glede kolektivne pogodbe, kakršno je napovedana prekinitev dela pilotov tožene stranke, vključenih v sindikat Vereinigung Cockpit, zaradi katerega je glede na neizpodbijane ugotovitve pritožbenega sodišča prišlo do odpovedi leta, utemeljuje izredne razmere v smislu člena 5(3) zadevne uredbe.

[...]

(f) Merila, ki jih je Sodišče razvilo za tehnične okvare, je treba uporabiti tudi tedaj, kadar kot vzrok izrednih razmer pridejo v poštev dogodki, kot na primer v uvodni izjavi 14 – primeroma (sodba Sodišča Wallentin-Hermann/Alitalia, EU:C:2008:771, točka 22) – navedeni primeri politične nestabilnosti, vremenskih pogojev, ki so nezdržljivi z izvedbo zadevnega leta, tveganj, povezanih z varovanjem, ter stavk, ki prizadenejo delovanje letalskega prevoznika. Tudi glede tega je odločilno, ali je odpoved posledica neobičajnih okoliščin, ki ležijo zunaj okvira običajnega opravljanja dejavnosti letalskega prevoznika in ki jih ta ne more obvladovati.

Če gre, kakor v zadevnem sporu, za stavko, pri tem – vsaj načeloma – ni bistveno, ali na delovanje letalskega prevoznika vplivajo nesoglasja glede kolektivne pogodbe med tretjimi osebami, na primer stavka delavcev upravljavca letališča ali drugega podjetja, ki opravlja naloge, bistvene za obratovanje, na primer varnostne preglede, ali pa to, da delo prekinejo lastni delavci dejanskega letalskega prevoznika, na primer letališko ali letalsko osebje. Tako razlikovanje ne izhaja niti iz besedila člena 5(3) zadevne uredbe niti iz njene uvodne izjave 14, prav tako pa tudi ne iz zgoraj navedenega smisla in namena določbe.

Tudi stavka lastnih delavcev običajno izvira iz sindikata, ki si želi od nasprotne stranke kolektivne pogodbe, ki je lahko delodajalec delavcev ali pa tudi organizacija delodajalcev, izboriti boljše delovne pogoje ali višje plače. Za ta namen pozove svoje člane h kolektivnemu delovanju. Tako kolektivne delovanje je sredstvo sindikalne svobode, zagotovljene s pravom Unije (člena 12(1) in 28

Listine Evropske unije o temeljnih pravicah (UL 2000, C 364, str. 1) [...] (ni prevedeno)), ki zadrži izvajanje pravic in obveznosti iz pogodbe o zaposlitvi, če je to potrebno za omogočanje kolektivnega delovanja. Poziv k stavki – četudi pomeni prekinitev dela lastnih zaposlenih – deluje na letalskega prevoznika ‚od zunaj‘ in ni neločljivo povezan z običajnim opravljanjem njegove dejavnosti. Kot sredstvo prizadevanj za sklenitev nove ali drugačne kolektivne pogodbe je namreč namenjen oviranju in po možnosti popolni ustavitvi ‚običajnega opravljanja dejavnosti‘. Zato se praviloma tudi ne nanaša na en sam let ali posamezne lete, temveč praviloma na vse ali vsaj bistvene dele celotne dejavnosti letalskega prevoznika. Namen zadevne uredbe, da se potnike – tudi prek obveznosti plačila odškodnine – varuje pred ‚nevšečnostmi‘ odpovedi (sodbi Sodišča, IATA in ELFAA, EU:C:2006:10, točka 69, in Wallentin-Hermann/Alitalia, točka 18), ki bi se jim bilo – načeloma – mogoče izogniti, v primeru take stavke ne pride v poštev, kakor tudi ne pride v poštev v tistih primerih, v katerih zunanje kolektivno delovanje ali nek drug dogodek povzroči popolno zamrtje ali pretežno ohromitev običajne dejavnosti letalskega prevoznika. Oba položaja se lahko sicer, kot dokazuje spor, ki ga je rešilo West London County Court (okrožno sodišče v zahodnem Londonu, Velika Britanija), v katerem so se delavci letalskega prevoznika pridružili divji stavki, ker upravljavec letališča ni hotel podaljšati pogodbe o opravljanju storitev prevoza prtljage po letališču z letalskim prevoznikom (citirano po Galán, www.mondaq.com/article.asp?articleid=82136), tudi prepletata.

(g) Senat lahko pri svoji nadaljnji vsebinski presoji izhaja iz zgoraj navedene razlage zadevne uredbe, ne da bi prej Sodišče zaprosil za odgovor na vprašanje za predhodno odločanje. Predstavljeno razumevanje določbe namreč izhaja, kakor je bilo navedeno, iz besedila in namena zadevne uredbe in je v skladu z razlago člena 5(3) te uredbe, ki jo je Sodišče že podalo v svoji sodni praksi. Preudarki, na katere je Sodišče oprlo svojo razlago v zgoraj navedenih odločitvah, pridejo v poštev tudi v obravnavanem sporu. Senat na podlagi te sodne prakse nima nobenih dvomov, da je presoja Sodišča, kar zadeva izredne razmere, do katerih pride zaradi stavke, enaka kot v primeru preostalih položajev, primeroma naštetih v uvodni izjavi 14 zadevne uredbe.

Temu ne nasprotuje, da je pritožbeno sodišče v skladu z nekaterimi stališči v literaturi [...] (ni prevedeno) prišlo do drugačnega sklepa. Kajti to se s podrobnejšo obrazložitvijo po eni strani utemeljuje z ustrezno razlago člena 19 Montrealske konvencije, po drugi strani pa s stališčem, da spori glede kolektivnih pogodb z lastnimi delavci spadajo med splošna poslovna tveganja letalskega prevoznika. Nobeden od teh dveh vidikov pa ni odločilen niti glede na besedilo zadevne uredbe niti glede na sodno prakso Sodišča.

3. V sporu je bila napoved stavke s strani sindikata Vereinigung Cockpit, kakor lahko senat to glede na ugotovitve pritožbenega sodišča sam presodi, taka, da je lahko povzročila izredne razmere v smislu člena 5(3) zadevne uredbe.

(a) V sporu je morala tožena stranka računati s tem, da se bo pretežni del njenih pilotov odzval na poziv k stavki. Ni šlo torej za to, da bi bilo treba nadomestiti izpad manjšega števila delavcev, na primer zaradi bolezni, temveč se je bilo treba odzvati na grozeči izpad vsaj znatnega dela pilotskega osebja. Tožena stranka je morala izhajati iz tega, da zaradi stavke ne bo imela na voljo dovolj pilotov, da bi se lahko držala voznega reda, in da zato ne bo mogla opraviti znatnega števila načrtovanih letov oziroma jih ne bo mogla opraviti po voznem redu; zato je imela razlog, da se odzove že na napoved stavke in da vozni red spremeni tako, da bodo na eni strani potniki zaradi stavke glede na dane okoliščine prizadeti v čim manjši meri in da bo na drugi strani sama zmožna čim prej po končani stavki spet normalno opravljati dejavnost. Takega položaja ni mogoče šteti k običajni dejavnosti letalskega prevoznika.

(b) Sklicevanje tožene stranke na izredne razmere ni izključeno zaradi tega, ker je bil položaj za toženo stranko obvladljiv.

Praviloma v primeru nesoglasij glede kolektivne pogodbe ni mogoče izhajati iz obvladljivosti položaja, ki bi izključevala izredne razmere. Odločitev, da bo potekala stavka, je sprejeta na strani delavcev v okviru avtonomije, ki jo imajo pri kolektivnih pogajanjih, in zato ne spada v sfero obratovanja dejanskega letalskega prevoznika. Iz tega izhaja, da letalski prevoznik praviloma tudi v primeru lastnih delavcev nima pravno pomembnega vpliva na to, ali se bo stavkalo. Pri tem ni prepričljiv argument, da lahko dejanski letalski prevoznik v primeru stavke znotraj podjetja ugotovi zahteve in s tem prepreči stavko. S tem bi se od letalskega prevoznika zahtevalo, da se odpove sindikalni svobodi, ki mu jo priznava pravo Unije, in da se v delavskem boju že od vsega začetka postavi v podrejeni položaj. Tega od letalskega prevoznika ni mogoče pričakovati in tudi ne bi bilo v dolgoročnem interesu potnikov.“

(b) Senat je v svoji dosednji sodni praksi sledil stališču Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče) in še vedno meni, da je ustrezno tudi v obravnavanem položaju poziva sindikata k stavki.

Drugačna presoja po mnenju senata tudi ne izhaja iz upoštevanja sodbe Sodišča z dne 17. aprila 2018 v zadevi C-195/17 (TUIFly). Ta sodba je zadevala posebni položaj „divje stavke“, ki je bila posledica nepričakovane objave letalskega prevoznika o prestrukturiranju podjetja. To nikakor ni primerljivo z obravnavanim položajem, v katerem ne gre za konkretne in aktualne obratovalne ukrepe, na katere se lastni delavci neposredno in na lastno pobudo odzovejo z „divjo stavko“.

Iz sodbe Sodišča v zadevi C-195/17 tudi na primer ni mogoče izpeljati, da zakonita stavka lastnih delavcev ne more pomeniti izrednih razmer. Zlasti iz točk 46 in 47 te sodbe izhaja le, da za uvrstitev stavke pod izredne razmere ni bistveno, ali je stavka v skladu z nacionalnim pravom zakonita. Iz tega pa ne izhaja, da bi se morali določeni položaji stavke *per se* izvzeti iz možnosti izključitve odgovornosti ali, da prekinitev dela delavcev letalskega prevoznika, ki je zakonita zaradi poziva sindikata k stavki, ker zato, ker je k njej pozval sindikat,

ne spada k običajnemu opravljanju dejavnosti letalskega prevoznika in za njega ni obvladljiva, načeloma ne bi mogla pomeniti izrednih razmer.

Senat meni, da je za uvrstitev pod izredne razmere v obravnavanem položaju odločilno, da se s pozivom sindikata – za razliko od „divje stavke“ – ravno od zunaj vpliva na obratovanje podjetja. Ta poziv k stavki za letalskega prevoznika ni niti obvladljiv niti ni mogoče tako sprožene stavke uvrstiti med običajno opravljanje dejavnosti zadevnega letalskega prevoznika: poziv k stavki oziroma stavka sta namenjena ravno motenju tega obratovanja oziroma njegovi ustavitvi (sodba BGH (zvezno vrhovno sodišče) z dne 21. avgusta 2012, [...] (ni prevedeno)).

Z vidika senata letalskemu prevozniku tudi ni mogoče ugovarjati, da lahko vpliva na stavko oziroma jo „obvladuje“, s tem da ugotovi zahteve sindikata, saj bi bila s tem spodbudena sindikalna svoboda na način, da bi bil spor s sindikatom povezan z odškodninsko obveznostjo v skladu z Uredbo (ES) št. 261/2004. Senat meni, da iz tega razloga tudi ni mogoče obstoja določene plačne strukture oziroma odsotnost volje glede zvišanja plač oziroma, kot v obravnavanem primeru, nadomestil stroškov in dodatkov za vodje stevardov in stevardes šteti med poslovne ukrepe letalskega prevoznika, ki bi bili primerljivi z napovedjo prestrukturiranja podjetja – za kar je šlo v zadevi C-195/17.

(c) Glede na sodbo Sodišča v zadevi C-195/17 pa se v zadnjem času v sodni praksi vse bolj zastopa stališče, da v primeru stavke znotraj podjetja, ki jo organizira sindikat, ni več mogoče izhajati iz obstoja izrednih razmer (sodba LG Düsseldorf (deželno sodišče v Düsseldorfu, Nemčija) z dne 26. avgusta 2018 [...] (ni prevedeno); sklep LG Berlin (deželno sodišče v Berlinu, Nemčija) z dne 11. februarja 2020 [...] (ni prevedeno); odredba LG Bad Kreuznach (deželno sodišče v Bad Kreuznachu, Nemčija) z dne 20. januarja 2020 [...] (ni prevedeno); odredba LG Nürnberg-Fürth (deželno sodišče v Nürnberg-Fürthu, Nemčija) z dne 2. marca 2020 [...] (ni prevedeno); odredba LG Memmingen (deželno sodišče v Memmingenu, Nemčija) z dne 30. marca 2020 [...] (ni prevedeno); sodba AG Frankfurt (okrajno sodišče v Frankfurtu, Nemčija) z dne 8. avgusta 2019 [...] (ni prevedeno)) oziroma vsaj ne tedaj, če niso podane še druge posebne okoliščine (sodbi LG Hamburg (deželno sodišče v Hamburgu, Nemčija) z dne 21. maja 2019 [...] (ni prevedeno) in z dne 3. junija 2019 [...] (ni prevedeno)). Tudi v literaturi se izključitev odgovornosti v primeru stavke lastnih delavcev letalskega prevoznika deloma zavrača [...] (ni prevedeno).

Senat zato meni, da je postopek predhodnega odločanja potreben.

[...] (ni prevedeno)