



„Divlji štrajk” zrakoplovnog osoblja nakon iznenadne objave restrukturiranja nije „izvanredna okolnost” koja omogućuje zračnoj kompaniji da se oslobodi svoje obveze plaćanja naknade štete zbog otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta

Rizici koji proizlaze iz socijalnih posljedica koje prate te mjere dio su redovnog obavljanja djelatnosti zračnog prijevoznika

Uprava njemačkog zračnog prijevoznika TUIfly 30. rujna 2016. iznenada je obavijestila svoje osoblje o planu restrukturiranja društva. Ta objava dovela je do toga da je, približno tijekom jednog tjedna, zrakoplovno osoblje uzelo bolovanje nakon poziva samih radnika društva. Između 1. i 10. listopada 2016. stopa izostanka zbog korištenja bolovanja, koja uobičajeno iznosi 10 %, dosegla je do 89 % kada je riječ o osoblju pilotske kabine i do 62 % kada je riječ o kabinskom osoblju. Uprava društva TUIfly 7. listopada 2016. navečer obavijestila je svoje zaposlenike da je postignut sporazum s njihovim predstavnicima.

Mnogobrojni letovi društva TUIfly zbog tog su „divljeg štrajka” otkazani ili su zakasnili u dolasku tri sata ili više. Međutim, procjenjujući da se radi o „izvanrednim okolnostima” u smislu Uredbe Unije o pravima zrakoplovnih putnika¹, društvo TUIfly oštećenim je putnicima odbilo isplatiti naknadu štete predviđenu tom uredbom (odnosno 250, 400 ili 600 eura, ovisno o dužini leta). Amtsgericht Hannover i Amtsgericht Düsseldorf (općinski sudovi u Hannoveru i u Düsseldorfu, Njemačka), koji oba odlučuju povodom tužbi s ciljem dobivanja tih naknada štete, pitaju Sud je li spontani izostanak značajnog dijela zrakoplovnog osoblja u obliku „divljeg štrajka”, poput onoga o kojem je riječ, obuhvaćen pojmom „izvanredne okolnosti”, na način da bi se zračnog prijevoznika oslobodilo njegove obveze plaćanja naknade štete.

Svojom današnjom presudom Sud daje negativan odgovor na to pitanje: spontani izostanak značajnog dijela zrakoplovnog osoblja (u obliku „divljeg štrajka”, poput onoga o kojem je riječ), koji je rezultat iznenadne objave restrukturiranja društva stvarnog zračnog prijevoznika, a do kojeg nije došlo na poziv predstavnika radnika društva, već spontano od samih radnika koji su uzeli bolovanje, nije obuhvaćen pojmom „izvanredne okolnosti” u smislu te odredbe.

Sud podsjeća na to da Uredba predviđa dva kumulativna uvjeta da bi se događaj mogao smatrati „izvanrednim okolnostima”: kao prvo, ne smije biti događaj koji je po svojoj naravi ili zbog svojeg uzroka dio redovnog obavljanja djelatnosti zračnog prijevoznika i, kao drugo, treba biti izvan njegove stvarne kontrole. Sama činjenica da jedna uvodna izjava te uredbe navodi da do tih okolnosti može doći osobito u slučaju štrajka ne znači da je štrajk nužno i automatski razlog oslobađanja od obveze plaćanja naknade štete. Nasuprot tomu, treba od slučaja do slučaja ocijeniti jesu li ispunjena dva gore navedena kumulativna uvjeta.

Sud je ocijenio da ti uvjeti u ovom predmetu nisu ispunjeni.

¹ Uredba (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 (SL 2004., L 46, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 26., str. 21.)

Naime, kao prvo, restrukturiranja i reorganiziranja društava dio su njihovih uobičajenih mjera upravljanja. Stoga je uobičajeno da su zračni prijevoznici u obavljanju svojih djelatnosti suočeni s neslaganjima, čak i sukobima, s članovima svojeg osoblja ili jednog njegova dijela. Prema tome, u situaciji poput one do koje je došlo kod društva TUIfly potkraj rujna/početkom listopada 2016. rizike koji proizlaze iz socijalnih posljedica koje prate te mjere treba smatrati dijelom redovnog obavljanja djelatnosti konkretnog zračnog prijevoznika.

Kao drugo, za „divlji štrajk” o kojem je riječ u ovom predmetu ne treba smatrati da je izvan stvarne kontrole društva TUIfly. Naime, ne samo da je taj „divlji štrajk” rezultat odluke društva TUIfly, već je on, unatoč povišenoj stopi izostanka, prestao nakon dogovora postignutog s predstavnicima radnika 7. listopada 2016.

Sud nadalje napominje da činjenica da predmetnu socijalnu akciju treba kvalificirati kao „divlji štrajk” u smislu primjenjivog njemačkog socijalnog zakonodavstva jer je nije službeno pokrenuo sindikat nije važna za ocjenu pojma „izvanredne okolnosti”.

Naime, razlikovanje između štrajkova koji su na temelju primjenjivog nacionalnog prava zakoniti i onih koji to nisu za utvrđivanje toga treba li ih se smatrati „izvanrednim okolnostima” u smislu Uredbe o pravima zrakoplovnih putnika dovelo bi do toga da pravo putnika na naknadu štete ovisi o socijalnom zakonodavstvu svake države članice, čime bi se ugrozili ciljevi te uredbe koji se sastoje u osiguravanju visoke razine zaštite putnika i toga da zračni prijevoznici djeluju sukladno ujednačenim uvjetima na području Unije.

NAPOMENA: Prethodni postupak omogućuje sudovima država članica da u okviru postupka koji se pred njima vodi upute Sudu pitanja o tumačenju prava Unije ili o valjanosti nekog akta Unije. Sud ne rješava spor pred nacionalnim sudom. Na nacionalnom je sudu da predmet riješi u skladu s odlukom Suda. Ta odluka jednako obvezuje i druge nacionalne sudove pred kojima bi se moglo postaviti slično pitanje.

Neslužbeni dokument za medije koji ne obvezuje Sud.

[Cjelovit tekst](#) presude objavljuje se na stranici CURIA na dan objave.

Osoba za kontakt: Nancho Nanchev ☎ (+352) 4303 4293

Snimke s objave presude nalaze se na "[Europe by Satellite](#)" ☎ (+32) 2 2964106