

Anonimizirana verzija

Prijevod

C-565/20 – 1

Predmet C-565/20

Zahtjev za prethodnu odluku

Datum podnošenja:

29. listopada 2020.

Sud koji je uputio zahtjev:

Landgericht Köln (Njemačka)

Datum odluke kojom se upućuje zahtjev:

9. rujna 2020.

Tužitelj:

DS

Tuženik:

Deutsche Lufthansa AG

[omissis] **Landgericht Köln**

Rješenje

u predmetu

DS protiv društva Deutsche Lufthansa AG

11. građansko vijeće Landgerichta Köln (Zemaljski sud u Kölnu, Njemačka)

9. rujna 2020.

[omissis] [sastav suda]

odlučilo je:

HR

1. Postupak se prekida.
2. Sudu Europske unije se u skladu s člankom 267. UFEU-a upućuje sljedeće prethodno pitanje o tumačenju prava Unije:

Je li u slučaju štrajka vlastitih zaposlenika zračnog prijevoznika koji je rezultat poziva sindikata riječ o izvanrednoj okolnosti u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe (EZ) br. 261/2004?

Obrazloženje:

I.

1. Tužitelj od tuženika zahtijeva naknadu štete u iznosu od 250 eura s kamatama na temelju Uredbe (EZ) br. 261/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od **[orig. str. 2.]** 11. veljače 2004. o utvrđivanju općih pravila odštete i pomoći putnicima u slučaju uskraćenog ukrcaja i otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta u polasku te o stavljanju izvan snage Uredbe (EEZ) br. 295/91 (u daljnjem tekstu: Uredba (EZ) br. 261/2004).

To se potraživanje temelji na sljedećem činjeničnom stanju:

Tužitelj je imao rezervaciju pod rezervacijskim brojem WNBKLW za letove LH 2203 i LH 1682 iz Düsseldorfa (DUS) preko Münchena (MUC) za Budimpeštu (BUD) koje je tuženik trebao izvesti 7. studenoga 2019. Tužitelj je redovno trebao poletjeti u 20 sati iz Düsseldorfa i sletjeti u Budimpeštu, svoje krajnje odredište, u 23 sata 25 minuta. Letovi LH 2203 i LH 1682 su otkazani. Tužitelj se umjesto njima prevezao letom EW9784 te je na svoje odredište stigao 8. studenoga 2020. u 9 sati i 11 minuta, odnosno s ukupnim zakašnjenjem od 9 sati i 36 minuta.

Udaljenost između Düsseldorfa i Budimpešte manja je od 1500 km.

Tužitelj se obratio svojim zastupnicima kako bi ostvario svoja prava. Potonji su porukom elektroničke pošte od 9. prosinca 2019. zahtijevali od tuženika da plati naknadu štete u iznosu od 250 eura, određujući rok do 16. prosinca 2019., što je međutim tuženik odbio pozivajući se na izvanredne okolnosti, na temelju kojih je oslobođen obveze naknade štete.

Otkazivanje letova LH 2203 i LH 1682 7. studenoga 2019. obrazloženo je činjenicom da tuženik zbog štrajka u razdoblju od 7. studenoga 2019. u 0 sati do 8. studenoga 2019. u 24 sata, na koji je 1. studenoga 2019., nakon neuspjeha kolektivnih pregovora, pozvao sindikat članova kabinske posade UFO ponajprije radi povećanja troškova te naknada članova kabinske posade, nije raspolagao kabinskim osobljem za obavljanje letova. U navedenom razdoblju bilo je planirano 2165 tuženikovih letova, od kojih je bilo 294 međukontinentalnih i 1871 kontinentalnih letova. Nakon poziva na štrajk tuženik je napravio i objavio hitan red letenja, kojim je bilo predviđeno još ukupno 1273 letova, od kojih je bilo 171 međukontinentalnih i 1102 kontinentalnih letova. Međutim, drugi letovi morali su

se u stvari otkazati, tako da je 7. i 8. studenoga 2019. otkazano ukupno 1478 letova. 30 letova, od kojih je devet bilo međukontinentalnih i 21 kontinentalnih, moralo se 9. studenoga 2019. ponovno otkazati zbog posljedica štrajka. Štrajkom je bilo pogođeno ukupno više od 170 000 putnika. **[orig. str. 3.]**

Prema tuženikovim tvrdnjama, koje tužitelj nije osporio, tuženik je 6. studenoga 2019. objavio poseban red letenja kako bi se izbjegla otkazivanja i kašnjenja te je angažirao takozvane „uredske pilote”, uputio pozive volonterima i smanjio broj članova posada na postojeće letove uzimajući u obzir zakonske minimume, a određene letove povjerio je društvu Condor Flugdienst GmbH. Osim toga, putnicima grupacije Lufthansa omogućio je besplatne izmjene rezervacija te korištenje željezničke mreže za letove unutar Njemačke, čak i ako štrajk nije utjecao na njihov let. Putnici pogođeni štrajkom izmijenili su svoje rezervacije za druge letove ili željezničku mrežu ili su mogli besplatno otkazati svoje putovanje. Osim toga, tuženik je za pojedine linije koristio veće zrakoplove kako bi putnicima pogođenima štrajkom mogao ponuditi alternativne mogućnosti putovanja. Također je 5. studenoga 2019. organizirao sastanak čelnika kako bi se izbjegao štrajk. U tom je pogledu 7. studenoga 2019. dostavio daljnju ponudu za mirenje. Osim toga, zatražio je donošenje privremene mjere, koje je navečer 6. studenoga 2019. hessischer Landesarbeitsgericht (Zemaljski radni sud u Hessenu, Njemačka) ipak odbio u drugom stupnju.

2. Amtsgericht (Općinski sud, Njemačka) je odbio tužbu. U skladu s tuženikovim prigovorom zastupao je stajalište da je do otkazivanja leta došlo zbog izvanrednih okolnosti u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe (EZ) br. 261/2004. *[omissis]* *[upućivanje na pobijanu odluku]*
3. Tužitelj je protiv te presude općinskog suda podnio žalbu dopuštenu u toj presudi. Ostaje pri svojem tužbenom zahtjevu i ističe da se na temelju odluke Suda Europske unije od 17. travnja 2018. u predmetu C-195/17 (TUIFly, EU:C:2018:258), suprotno ocjeni Amtsgerichta (općinski sud), štrajk vlastitih zaposlenika koji je pokrenuo sindikat također može smatrati dijelom redovnog obavljanja djelatnosti zračnog prijevoznika te da se stoga ne radi o izvanrednoj okolnosti u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe (EZ) br. 261/2004.

Tuženik zahtijeva da se žalba odbije.

II.

Odluka o žalbi zahtijeva prethodnu odluku Suda Europske unije o upućenom pitanju. **[orig. 4.]**

1. Pitanje je relevantno za donošenje odluke:

ako bi u ovoj situaciji izvanredne okolnosti u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe (EZ) br. 261/2004 u pogledu spornog leta imale učinak oslobođenja od odgovornosti, žalba se ne bi prihvatila jer tužitelj u tom slučaju ne bi imao pravo

na odštetu. Suprotno tomu, ako štrajk ne predstavlja izvanrednu okolnost, žalba bi se prihvatila.

2. Je li u pogledu štrajka koji je pokrenuo sindikat riječ o izvanrednoj okolnosti u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe (EZ) br. 261/2004 pitanje je tumačenja te odredbe, u ovom slučaju kriterija „izvanredne okolnosti”, koje je u slučajevima dvojbi u nadležnosti Suda Europske unije.

3. U skladu s dosadašnjim stajalištem predmetnog vijeća, do otkazivanja je u ovom slučaju došlo zbog izvanredne okolnosti u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe (EZ) br. 261/2004.

a) Bundesgerichtshof (Savezni vrhovni sud, Njemačka) je presudom od 21. kolovoza 2012. [omissis] odlučio da se oslobođenje od odgovornosti na temelju članka 5. stavka 3. Uredbe (EZ) br. 261/2004 primjenjuje ako vlastiti zaposlenici zračnog prijevoznika stupe u štrajk zbog poziva sindikata. Bundesgerichtshof (Savezni vrhovni sud) je odlučivao o pozivu na štrajk koji je izvršila udruga pilota Cockpit te je u tom pogledu (među ostalim) naveo:

„[...]”

2. Suprotno mišljenju žalbenog suda, poziv sindikata na štrajk u okviru spora u vezi s kolektivnim ugovorom, kao što je najavljeni prekid rada tuženikovih pilota koji su članovi udruge Cockpit, na kojem se temelji otkazivanje u skladu s utvrđenjima žalbenog suda koja se nisu osporavala, može predstavljati izvanredne okolnosti u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe.

[...]

f) Kriterije koje je Sud razvio u pogledu tehničkih problema valja primjenjivati i ako slučajevi poput onih koji se navode u uvodnoj izjavi 14. Uredbe, primjerice (presuda Suda od 22. prosinca 2008., Wallentin-Hermann/Alitalia, C-549/07, EU:C:2008:771, t. 22.) slučajevi političke nestabilnosti, meteoroloških uvjeta koji onemogućuju izvođenje leta, sigurnosnih rizika i štrajkova koji utječu na operacije zračnih prijevoznika, dolaze u obzir kao uzrok izvanrednih okolnosti. U tom je pogledu relevantna i činjenica temelji li se otkazivanje na izvanrednim okolnostima koje se nalaze izvan okvira redovnog obavljanja djelatnosti zračnog prijevoznika i na okolnostima koje su izvan njegove kontrole. **[orig. str. 5.]**

Ako je, kao u ovom slučaju, riječ o štrajku, pritom – u svakom slučaju načelno – nije relevantno utječe li na obavljanje djelatnosti zračnog prijevoznika spor u vezi s kolektivnim ugovorom između trećih osoba, primjerice štrajk zaposlenika operatera zračne luke ili nekog drugog društva koje izvršava zadatke bitne za obavljanje djelatnosti, poput sigurnosne kontrole, ili činjenica da vlastiti zaposlenici stvarnog zračnog prijevoznika, kao što je zemaljsko ili zrakoplovno osoblje, stupe u štrajk. Ni u tekstu članka 5. stavka 3. Uredbe ni u njezinoj uvodnoj izjavi 14. ili u prethodno navedenom smislu i svrsi propisa ne postoji poriče za takvo razlikovanje.

Štrajk vlastitih zaposlenika također obično pokreće sindikat koji od socijalnog partnera koji se nalazi na suprotnoj strani i koji može biti poslodavac zaposlenikâ, ali i udruženje poslodavaca, želi ishoditi bolje uvjete rada ili veće plaće. U tu svrhu sindikat poziva svoje članove na sudjelovanje u kolektivnom djelovanju. Takvo je kolektivno djelovanje sredstvo slobode sindikalnog udruživanja koja je zaštićena pravom Unije (članak 12. stavak 1. i članak 28. Povelje Europske unije o temeljnim pravima (SL 2000., C 364, str. 1. i sljedeće od 18. prosinca 2000. [omissis])) te se njime ukidaju, u svakom slučaju kada je to potrebno za omogućavanje kolektivnog djelovanja, prava i obveze koja proizlaze iz ugovora o radu. Poziv na štrajk, i ako dovede do štrajka vlastitih zaposlenika, djeluje ‚izvana‘ na zračnog prijevoznika i nije dio redovnog obavljanja njegove djelatnosti. Naime, njegov je cilj upravo to da kao sredstvo za borbu u sporu oko novog ili drugog kolektivnog ugovora ograniči ‚redovno obavljanje djelatnosti‘ i da ga po mogućnosti u cijelosti paralizira. U skladu s time on se općenito niti ne odnosi na samo jedan jedini let ili pojedine letove, već obično na sve ili barem bitne dijelove cjelokupne djelatnosti zračnog prijevoznika. Svrha Uredbe, koja se odnosi na to da se putnike, i obvezom plaćanja odštete, zaštiti od ‚ozbiljnih problema‘ (presude Suda od 10. siječnja 2006., C-344/04, IATA i ELFAA, EU:C:2006:10, t. 69. i od 22. prosinca 2008., Wallentin-Hermann/Alitalia, C-549/07, EU:C:2008:771, t. 18.) uzrokovanih otkazivanjima koja su se u načelu mogla izbjeći, u slučaju takvog štrajka jednako je nevažna kao i u slučajevima u kojima vanjsko kolektivno djelovanje ili neki drugi događaj dovede do potpunog prestanka redovnog obavljanja djelatnosti zračnog prijevoznika ili do prestanka obavljanja bitnih elemenata te djelatnosti. Osim toga, kao što to potvrđuje predmet u kojem je odlučivao West London County Court (Okružni sud Zapadnog Londona, Ujedinjena Kraljevina) u kojem su zaposlenici zračnog prijevoznika sudjelovali u divljem štrajku jer upravitelj zračne luke više nije htio povjeriti zračnom prijevozniku prijevoz prtljage na tlu [omissis], te se dvije situacije mogu međusobno prožimati.

g) Daljnje ispitivanje merituma sudsko vijeće može temeljiti na prethodno navedenom tumačenju Uredbe, a da prije toga ne zatraži prethodnu odluku Suda Europske unije. Naime, navedeno shvaćanje odredbe proizlazi, kao što je pojašnjeno, iz teksta i svrhe Uredbe te je u skladu s tumačenjem članka 5. stavka 3. Uredbe koje se temelji na prethodnoj sudskoj praksi Suda. Razmatranja na kojima je Sud temeljio tumačenje propisa u prethodno navedenim odlukama, primjenjuju se i u ovom slučaju. Na temelju te sudske prakse, sudsko vijeće ne sumnja u to da Sud izvanredne okolnosti koje su uzrokovane štrajkom neće ocijeniti drukčije od ostalih situacija navedenih kao primjer u uvodnoj izjavi 14. Uredbe. **[orig. str. 6.]**

Tomu se ne protivi činjenica da je žalbeni sud u skladu s pojedinim mišljenjima iz pravne doktrine [omissis] [upućivanje na nacionalnu pravnu doktrinu] došao do drukčijeg zaključka došao. To je naime, ako se pobliže obrazloži, opravdano, s jedne strane, odgovarajućim tumačenjem članka 19. Montrealske konvencije te, s druge strane, pretpostavkom da su kolektivni radni sporovi s vlastitim zaposlenicima dio općeg operativnog rizika zračnog prijevoznika. Međutim,

nijedan od ta dva aspekta nije od presudne važnosti, ni s obzirom na tekst Uredbe ni s obzirom na sudsku praksu Suda Europske unije.

3. U ovom je slučaju najava štrajka udruge Cockpit, kao što to sudsko vijeće može samo procijeniti na temelju utvrđenja žalbenog suda, bila prikladna da prouzroči izvanredne okolnosti u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe.

a) U ovom je slučaju tuženik trebao računati na to da će se većina njegovih zaposlenih pilota odazvati pozivu na štrajk. Stoga nije bila riječ o tome da se kompenzira izostanak manjeg broja zaposlenika koji je nastao zbog bolesti, nego o tome da se reagira na izostanak barem znatnog dijela osoblja koje izvršava dužnost pilota. Tuženik je trebao pretpostaviti da zbog štrajka neće imati na raspolaganju dovoljan broj pilota kako bi se mogao pridržavati cjelokupnog rasporeda letenja te da zbog toga neće moći izvesti velik broj letova koje je planirao ili kako ih je predvidio; stoga je imao razlog da reagira već na najavu štrajka i da raspored letenja reorganizira tako da se, s jedne strane, u danim okolnostima učinci na putnike uzrokovani štrajkom svedu na najmanju moguću mjeru te da, s druge strane, nakon završetka štrajka može što je moguće prije nastaviti s redovnim obavljanjem djelatnosti. Takva se situacija ne može smatrati dijelom redovne djelatnosti zračnog prijevoznika.

b) Tuženikovo pozivanje na izvanredne okolnosti ne isključuje se zbog toga što je tuženik mogao kontrolirati situaciju.

U pravilu se ne može pretpostaviti da se situacija može kontrolirati u slučaju spora u vezi s kolektivnim ugovorom a da ne postoje izvanredne okolnosti. Odluku o provedbi štrajka donose zaposlenici u okviru autonomije kolektivnog pregovaranja i stoga izvan okvira obavljanja djelatnosti stvarnog zračnog prijevoznika. Iz toga proizlazi da zračni prijevoznik redovito ni u pogledu vlastitih zaposlenika nema pravno relevantni utjecaj na to hoće li se štrajkati. Pritom nije uvjerljiva argumentacija da zračni prijevoznik u pogledu internih štrajkova može prihvatiti zahtjeve i time spriječiti štrajk. Time bi se od zračnog prijevoznika tražilo da odustane od slobode sindikalnog udruživanja koja je zaštićena pravom Unije te da u kolektivnom djelovanju od samog početka preuzme ulogu podređene strane. To ne bi bilo ni razumno u pogledu zračnog prijevoznika niti bi bilo u dugoročnom interesu putnikâ.” [orig. str. 7.]

b) U svojoj je dosadašnjoj sudskoj praksi ovo vijeće prihvaćalo stajalište Bundesgerichtshofa (Savezni vrhovni sud) te ga smatra primjerenim za predmetnu situaciju koja se odnosi na poziv sindikata na štrajk.

U skladu sa stajalištem ovog vijeća, ni presuda Suda Europske unije od 17. travnja 2018. u predmetu C-195/17 („TUIFly”) ne dovodi do drukčije ocjene. Ta se odluka odnosila na specifičnu situaciju „divljeg štrajka” koji je nastao kao rezultat iznenadne objave restrukturiranja društva koju je izvršio zračni prijevoznik. To ni u kojem slučaju nije usporedivo s predmetnom situacijom u kojoj ne postoje

konkretne i aktualne operativne mjere na koje zaposlenici reagiraju izravno i samoinicijativno održavanjem „divljeg štrajka”.

Iz presude Suda Europske unije u predmetu C-195/17 ne proizlazi ni činjenica da se zakoniti štrajk vlastitih zaposlenika ne može smatrati izvanrednom okolnosti. Konkretno, iz točaka 46. i 47. odluke proizlazi samo da za kvalifikaciju štrajka kao izvanredne okolnosti nije relevantno to je li štrajk u skladu s nacionalnim pravom zakonit. Međutim, iz toga ne proizlazi da određene situacije u pogledu štrajka same po sebi trebaju biti izuzete od oslobođenja od odgovornosti ili da prestanak rada zaposlenika zračnog prijevoznika, koji je legaliziran pozivom sindikata na štrajk, ne može u načelu predstavljati izvanrednu okolnost s obzirom na to da se zbog toga što je štrajk pokrenuo sindikat radi o iznimnoj okolnosti koja ne proizlazi iz redovne djelatnosti zračnog prijevoznika i koju on ne može kontrolirati.

U skladu sa stajalištem vijeća, za kvalifikaciju kao izvanredne okolnosti u predmetnom je slučaju relevantno to da se pozivom na štrajk koji je izvršio sindikat, za razliku od „divljeg štrajka”, upravo izvana utječe na obavljanje djelatnosti društva. Taj je poziv na štrajk izvan kontrole zračnog prijevoznika te se štrajk koji je nastao na takav način ne može smatrati dijelom redovnog obavljanja djelatnosti konkretnog zračnog prijevoznika: svrha poziva na štrajk, odnosno štrajka upravo je ometanje takvog obavljanja djelatnosti ili njegov prekid [*omissis*].

Prema mišljenju ovog vijeća, protiv zračnog prijevoznika ne može se isticati niti to da taj zračni prijevoznik može spriječiti štrajk, odnosno da ga može „kontrolirati” tako da [**orig. str. 8.**] prihvati zahtjeve koje je postavio sindikat jer bi se time onemogućila sloboda sindikalnog udruživanja tako što bi se spor sa sindikatom povezao s obvezom plaćanja odštete u skladu s Uredbom (EZ) br. 261/2004. Zbog toga, u skladu s mišljenjem ovog vijeća, ni postojanje određene strukture plaća, odnosno nepostojanje volje u pogledu povećanja plaća, odnosno kao u predmetnom slučaju naknade povećanja troškova te naknada voditelja kabinske posade, ne može se smatrati operativnom mjerom zračnog prijevoznika koja bi bila usporediva s objavom restrukturiranja društva, kao što je slučaj u predmetu C-195/17.

c) Međutim, s obzirom na odluku Suda Europske unije u predmetu C-195/17 u sudskoj se praksi u posljednje vrijeme sve više zastupa stajalište da se u pogledu štrajka unutar društva koji je organizirao sindikat više ne može pretpostavljati da postoje izvanredne okolnosti [*omissis*] [upućivanje na nacionalnu sudsku praksu], odnosno u svakom slučaju ne ako ne postoje druge posebne okolnosti [*omissis*] [upućivanje na nacionalnu sudsku praksu]. Oslobođenje od odgovornosti u slučaju štrajka zaposlenika zračnog prijevoznika djelomično se odbija i u pravnoj teoriji [*omissis*] [upućivanje na nacionalnu pravnu doktrinu].

Zbog toga ovo vijeće smatra da je potreban prethodni postupak.

[*omissis*] [potpisi]

RADNI DOKUMENT