Zbornik sudske prakse

PRESUDA SUDA (veliko vijeće)

23. ožujka 2021.*

„Zahtjev za prethodnu odluku – Zračni prijevoz – Uredba (EZ) br. 261/2004 – Članak 5. stavak 3. – Opća pravila odštete i pomoći putnicima u slučaju uskraćenog ukrcaja i otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta – Oslobođenje od obveze isplate odštete – Pojam ‚izvanredne okolnosti' – Zakonito organiziran štrajk pilota – Okolnosti koje su ‚unutarnje' i ‚vanjske' u odnosu na djelatnost stvarnog zračnog prijevoznika – Članci 16., 17. i 28. Povelje Europske unije o temeljnim pravima – Nepostojanje povrede slobode poduzetništva, prava vlasništva i prava na pregovaranje zračnog prijevoznika"

U predmetu C-28/20,

povodom zahtjeva za prethodnu odluku na temelju članka 267. UFEU-a, koji je uputio Attunda tingsrätt (Prvostupanjski sud u Attundi, Švedska), odlukom od 16. siječnja 2020., koju je Sud zaprimio 21. siječnja 2020., u postupku

Airhelp Ltd

protiv

Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden,

SUD (veliko vijeće),

u sastavu: K. Lenaerts, predsjednik, R. Silva de Lapuerta, potpredsjednica, J.-C. Bonichot, A. Arabadjiev, A. Prechal, L. Bay Larsen, A. Kumin i N. Wahl, predsjednici vijeća, T. von Danwitz, C. Toader, M. Safjan, D. Šváby (izvjestitelj), I. Jarukaitis, N. Jääskinen i J. Passer, suci,

nezavisni odvjetnik: P. Pikamäe,

tajnik: C. Strömholm, administratorica,

uzimajući u obzir pisani postupak i nakon rasprave održane 16. prosinca 2020.,

uzimajući u obzir očitovanja koja su podnijeli:

– za Airhelp Ltd, M. Bexelius, E. Arbrandt i S. Nilsson, *advokater*,

– za Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden, F. Sjövall i J. Fermbäck, *advokater*,

– za dansku vladu, J. Nymann-Lindegren, M. Jespersen i M. S. Wolff, u svojstvu agenata,

– za njemačku vladu, U. Kühne, M. Hellmann i J. Möller, u svojstvu agenata,

* Jezik postupka: švedski

– za španjolsku vladu, L. Aguilera Ruiz, u svojstvu agenta,

– za francusku vladu, E. de Moustier i A. Ferrand, u svojstvu agenata,

– za Europsku komisiju, K. Simonsson, N. Yerrell i E. Ljung Rasmussen, u svojstvu agenata,

saslušavši mišljenje nezavisnog odvjetnika na raspravi održanoj 16. ožujka 2021.,

donosi sljedeću

Presudu

1 Zahtjev za prethodnu odluku odnosi se na tumačenje članka 5. stavka 3. Uredbe (EZ) br. 261/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. veljače 2004. o utvrđivanju općih pravila odštete i pomoći putnicima u slučaju uskraćenog ukrcaja 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. i ispravak SL 2019., L 119, str. 202.).

2 Zahtjev je upućen u okviru spora između društva Airhelp Ltd i društva Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden (u daljnjem tekstu: SAS) u pogledu SAS-ova odbijanja da osobi S., čiji je odštetni zahtjev preuzeo Airhelp, isplati odštetu zbog otkazivanja njezina leta.

Pravni okvir

Pravo Unije

3 Uvodne izjave 1., 14. i 15. Uredbe br. 261/2004 glase:

„(1) Aktivnost [Unije] u području zračnog prijevoza usmjerena je, pored ostalih stvari, na osiguravanje visoke razine zaštite putnika. Uz to, u potpunosti bi trebalo voditi računa o obvezama zaštite potrošača općenito.

[…]

(14) U skladu s […] [K]onvencijom [o ujednačavanju određenih pravila u međunarodnom zračnom prijevozu, sklopljenom u Montréalu 28. svibnja 1999. i odobrenom u ime Europske zajednice Odlukom Vijeća 2001/539/EZ od 5. travnja 2001. (SL 2001., L 194, str. 38.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 21., str. 5.), 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 odgovarajućih 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.

(15) Smatrat će se da postoje izvanredne okolnosti onda kad je utjecaj odluke, koju je donijela uprava zračnog prometa, u vezi s određenim zrakoplovom određenog dana dovela do dugog kašnjenja leta, kašnjenja leta preko noći, ili do otkazivanja jednog ili više letova tim zrakoplovom, iako su sve odgovarajuće mjere poduzete od strane dotičnog zračnog prijevoznika kako bi se izbjeglo kašnjenje ili otkazivanje letova.”

4 Člankom 2. te uredbe, naslovljenim „Definicije”, određeno je:

„Za potrebe ove Uredbe:

[…]

(b) ‚stvarni zračni prijevoznik’ znači zračni prijevoznik koji izvodi ili namjerava izvesti let ugovoren s putnicima ili u ime neke druge osobe, pravne ili fizičke, koja ima ugovor s tim putnikom;

[…]

(l) ‚otkazivanje’ znači otkazivanje leta koji je prethodno bio zakazan i na kojem je najmanje jedno mjesto bilo rezervirano.”

5 U skladu s člankom 5. navedene uredbe, naslovljenim „Otkazivanje”:

„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 na konačno odredište 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 na konačno odredište unutar dva sata od planiranog vremena dolaska.

[…]

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.

[…]”

6 Članak 7. te uredbe, naslovljen „Pravo na odštetu”, u stavku 1. predviđa:

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

(a) 250 EUR za sve letove dužine 1 500 km ili kraće;

(b) 400 EUR za sve letove unutar Zajednice, duže od 1 500 km i za sve druge letove dužine između 1 500 km i 3 500 km;

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

[…]”

Švedsko pravo

7 Članak 45. lagena (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet [Zakon o sudjelovanju radnika u odlučivanju (1976:580)], među ostalim, određuje:

„Ako organizacija poslodavaca, poslodavac ili radnička organizacija namjeravaju poduzeti kolektivna djelovanja ili proširiti područje primjene djelovanja koje je u tijeku, oni su obvezni o tome pisanim putem obavijestiti drugu stranku i Medlingsinstitutet (Ured za mirenje, Švedska) najmanje sedam radnih dana unaprijed. ‚Radnim danom' smatra se svaki dan, osim subote, nedjelje, bilo kojeg drugog državnog praznika, Ivanjskih krijesova, Badnjaka i 31. prosinca. Računanje navedenog roka počinje teći od određenog sata u danu koji je istovjetan satu onog dana kada će početi kolektivno djelovanje."

Glavni postupak i prethodna pitanja

8 Osoba S. rezervirala je mjesto na domaćem letu iz Malmöa u Stockholm (Švedska). Taj let, koji je trebao izvesti SAS 29. travnja 2019., istog je dana otkazan zbog štrajka njegovih pilota u Danskoj, Švedskoj i Norveškoj (u daljnjem tekstu: predmetni štrajk).

9 Iz spisa kojim raspolaže Sud proizlazi da su tijekom ljeta 2018. radničke organizacije koje zastupaju pilote SAS-a u Danskoj, Švedskoj i Norveškoj (u daljnjem tekstu: sindikati pilota) odlučile otkazati kolektivni ugovor sklopljen sa SAS-om, koji se inače trebao primjenjivati u razdoblju 2017. – 2020. Pregovori o sklapanju novog kolektivnog ugovora započeli su u ožujku 2019.

10 Budući da su smatrali da su ti pregovori propali ili da u najmanju ruku nisu dovoljno napredovali, sindikati pilota pozvali su svoje članove na štrajk. Tako je predmetni štrajk započeo 26. travnja 2019. i trajao je do 2. svibnja 2019. On je, dakle, trajao sedam dana, a zbog njega je SAS otkazao više od 4000 letova. Navedeni štrajk tako je utjecao na oko 380 000 putnika, među kojima i na osobu S., koja je Airhelpu ustupila svoja prava prema SAS-u koja se odnose na zahtjev za isplatu odštete zbog otkazivanja njezina leta.

11 Dana 2. svibnja 2019. sklopljen je novi trogodišnji kolektivni ugovor koji se stoga valja primjenjivati do 2022.

12 Airhelp je Attunda tingsrättu (Prvostupanjski sud u Attundi, Švedska) podnio tužbu kojom zahtijeva da SAS-u naloži da mu isplati odštetu od 250 eura predviđenu člankom 5. stavkom 1. točkom (c) Uredbe br. 261/2004, u vezi s njezinim člankom 7. stavkom 1. točkom (a), uvećanu za zatezane kamate koje teku od 10. rujna 2019. do dana isplate.

13 SAS smatra da nije dužan isplatiti zahtijevanu odštetu jer je predmetni štrajk izvanredna okolnost koja se nije mogla izbjeći čak i da su poduzete sve razumne mjere, s obzirom na to da su zahtjevi sindikata pilota za povećanje plaća bili pretjerani.

14 On tvrdi da je predmetni štrajk „izvanredna okolnost" u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004 s obzirom na to da on nije dio redovnog obavljanja njegove djelatnosti i izvan je njegove stvarne kontrole. Naime, odluka četiriju sindikata o istodobnom održavanju štrajka nije bila dio obavljanja SAS-ove redovne djelatnosti, koja se sastoji u pružanju usluga zračnog prijevoza. Usto, štrajkovi su vrlo rijetki na švedskom tržištu rada, a predmetni je štrajk, koji je u načelu utjecao na SAS-ove pilote, bio jedan od najvećih ikad zabilježenih štrajkova u industriji zračnog prijevoza. Stoga SAS nije mogao reorganizirati svoje djelatnosti kako bi bio u stanju osigurati predviđene letove. Osim toga, budući da je predmetni štrajk bio zakonit, SAS nije mogao narediti radnicima da se vrate na posao.

15 Usto, rješenje koje je Sud dao u presudi od 17. travnja 2018., Krüsemann i dr. (C-195/17, C-197/17 do C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 do C-286/17 i C-290/17 do C-292/17, u daljnjem tekstu: presuda Krüsemann, EU:C:2018:258), u skladu s kojim je „divlji štrajk" dio redovnog obavljanja djelatnosti stvarnog zračnog prijevoznika, ne može se primijeniti na glavni predmet. Naime, predmetni štrajk nije započeo zbog neke SAS-ove mjere niti je bio spontana reakcija osoblja na mjeru koja je dio SAS-ova redovnog upravljanja.

16 Naposljetku, u mjeri u kojoj, u skladu sa švedskim pravom, štrajk treba biti najavljen samo tjedan dana prije njegova početka, SAS u svakom slučaju nije mogao izbjeći obvezu isplate odštete iz članka 5. stavka 1. točke (c) podtočke i., u vezi s člankom 7. stavkom 1. točkom (a) Uredbe br. 261/2004.

17 Sa svoje strane Airhelp osporava činjenicu da je predmetni štrajk „izvanredna okolnost" u smislu članka 5. stavka 3. navedene uredbe. Naime, sklapanje kolektivnih ugovora dio je uobičajenog poslovanja zračnog prijevoznika i tom prilikom mogu nastati sporovi u vezi s kolektivnim ugovorom. Usto, tijekom pregovora o sklapanju takvog ugovora stranke su imale mogućnost poduzeti kolektivno djelovanje poput štrajka i isključenja s rada (*lockout*). U svakom slučaju, s obzirom na kretanje plaća SAS-ovih pilota tijekom prethodnih godina, to je društvo moglo predvidjeti taj spor u vezi s kolektivnim ugovorom.

18 Sud koji je uputio zahtjev se stoga pita obuhvaća li pojam „izvanredne okolnosti" u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004 štrajk koji su radničke organizacije najavile i zakonito započele.

19 U tim je okolnostima Attunda tingsrätt (Prvostupanjski sud u Attundi) odlučio prekinuti postupak i uputiti Sudu sljedeća prethodna pitanja:

„1. 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 uz mjeru 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?

2. Koliku važnost (ako postoji) treba pridati pravičnosti zahtjevâ radničkih organizacija te, osobito, činjenici da je traženo povećanje plaća znatno veće od povećanja plaća koja se općenito primjenjuju na predmetnim nacionalnim tržištima rada?

3. 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 ju ne prihvaćaju?"

O prethodnim pitanjima

20 Svojim trima pitanjima, koja valja ispitati zajedno, sud koji je uputio zahtjev u biti pita treba li članak 5. stavak 3. Uredbe br. 261/2004 tumačiti na način da štrajk koji je započeo na poziv sindikata osoblja stvarnog zračnog prijevoznika, uz poštovanje uvjeta utvrđenih nacionalnim zakonodavstvom, osobito njime predviđenog roka za najavu, koji je namijenjen iznošenju zahtjevâ radnikâ tog prijevoznika i koji provodi jedna ili više kategorija osoblja čije je prisustvo nužno za izvođenje leta, predstavlja „izvanrednu okolnost" u smislu te odredbe.

21 Najprije valja podsjetiti na to da, u slučaju otkazivanja leta, članak 5. Uredbe br. 261/2004 predviđa da predmetni putnici imaju pravo na to da im stvarni zračni prijevoznik isplati odštetu, u skladu s člankom 7. stavkom 1. te uredbe, osim ako su bili prethodno obaviješteni o tom otkazivanju u rokovima predviđenima stavkom 1. točkom (c) podtočkama i. do iii. tog članka 5.

22 Međutim, članak 5. stavak 3. Uredbe br. 261/2004, u vezi s njezinim uvodnim izjavama 14. i 15., oslobađa stvarnog zračnog prijevoznika te obveze isplate odštete ako on može dokazati da je do otkazivanja došlo zbog izvanrednih okolnosti koje se nisu mogle izbjeći čak ni uz poduzimanje svih razumnih mjera. Usto, u slučaju nastanka takvih okolnosti stvarni zračni prijevoznik isto tako mora dokazati da je poduzeo mjere koje odgovaraju situaciji upotrijebivši sve osoblje i sva materijalna i financijska sredstva kojima raspolaže kako bi izbjegao da ona dovede do otkazivanja predmetnog leta. Ipak, od njega se ne može zahtijevati nepodnošljiva žrtva u pogledu kapaciteta njegova poduzeća u relevantnom trenutku (vidjeti u tom smislu presudu od 11. lipnja 2020., Transportes Aéros Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, t. 36. i navedenu sudsku praksu).

23 U skladu s ustaljenom sudskom praksom Suda, pojam „izvanredne okolnosti" u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004 obuhvaća događaje koji prema svojoj naravi ili zbog svojeg uzroka nisu dio redovnog obavljanja djelatnosti predmetnog zračnog prijevoznika te su izvan njegove stvarne kontrole, pri čemu su ta dva uvjeta kumulativna i to jesu li oni ispunjeni treba ocjenjivati od slučaja do slučaja (vidjeti u tom smislu presude od 22. prosinca 2008., Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, t. 23.; od 17. rujna 2015., van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, t. 36.; od 17. travnja 2018., Krüsemann, t. 32. i 34. i od 11. lipnja 2020., Transportes Aéros Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, t. 37.).

24 Međutim, uzimajući u obzir, s jedne strane, cilj te uredbe, naveden u njezinoj uvodnoj izjavi 1., koji se sastoji u osiguravanju visoke razine zaštite putnika i, s druge strane, činjenicu da članak 5. stavak 3. navedene uredbe odstupa od načela obeštećivanja putnika u slučaju otkazivanja njihova leta, pojam „izvanredne okolnosti" u smislu te odredbe treba tumačiti usko (presuda od 17. travnja 2018., Krüsemann, t. 36. i navedena sudska praksa).

25 U tom kontekstu treba ocijeniti može li štrajk koji je započeo na poziv sindikata osoblja stvarnog zračnog prijevoznika, uz poštovanje uvjeta utvrđenih nacionalnim zakonodavstvom, osobito njime predviđenog roka za najavu, koji je namijenjen iznošenju zahtjevâ radnikâ tog prijevoznika i koji provodi jedna ili više kategorija osoblja čije je prisustvo nužno za izvođenje leta, predstavljati „izvanrednu okolnost" u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004, kako ju je tumačio Sud u svojoj sudskoj praksi navedenoj u točki 23. ove presude.

26 Kao prvo, valja utvrditi može li štrajk koji ima značajke navedene u prethodnoj točki prema svojoj naravi ili zbog svojeg uzroka biti događaj koji nije dio redovnog obavljanja djelatnosti predmetnog zračnog prijevoznika.

27 S tim u vezi valja istaknuti da je pravo poduzimanja kolektivnog djelovanja, uključujući štrajk, temeljno pravo predviđeno člankom 28. Povelje Europske unije o temeljnim pravima (u daljnjem tekstu: Povelja), pri čemu je ono zaštićeno u skladu s pravom Unije i nacionalnim zakonodavstvima i praksama (vidjeti u tom smislu presudu od 11. prosinca 2007., International Transport Workers' Federation et Finnish Seamen's Union, C 438/05, EU:C:2007:772, t. 44.).

28 Iako je štrajk trenutak sukoba u odnosu između radnika i poslodavca, koji nastoji paralizirati djelatnost potonjeg, on je ipak jedan od mogućih izraza kolektivnog pregovaranja te ga stoga treba shvatiti kao događaj koji je dio redovnog obavljanja djelatnosti predmetnog poslodavca, neovisno o osobitostima predmetnog tržišta rada ili nacionalnom zakonodavstvu primjenjivom kad je riječ o provedbi tog temeljnog prava.

29 To tumačenje treba primijeniti i kada je poslodavac, kao u predmetnom slučaju, stvarni zračni prijevoznik. Naime, Sud je u točkama 40. do 42. presude od 17. travnja 2018., Krüsemann, presudio da je uobičajeno da su zračni prijevoznici u obavljanju svojih djelatnosti suočeni s neslaganjima, pa čak i sukobima, s članovima svojeg osoblja ili jednog dijela tog osoblja. Dakle, mjere poput mjera restrukturiranja i reorganizacije o kojima je bila riječ u predmetu u kojem je donesena ta presuda i

sporova u vezi s kolektivnim ugovorom koji mogu iz njih proizaći, a koje se odnose na uvjete rada i primitke od rada osoblja stvarnog zračnog prijevoznika, obuhvaćene su redovnim obavljanjem djelatnosti navedenog prijevoznika.

30 Stoga je štrajk čiji je cilj ograničen na to da se od zračnog prijevoznika ishodi povećanje plaća pilota, izmjena njihova radnog vremena te veća predvidljivost u pogledu vremena rada događaj koji je dio redovnog obavljanja djelatnosti tog poduzetnika, osobito kada je taj štrajk zakonito organiziran.

31 Kao drugo, valja ocijeniti može li se štrajk koji ima značajke navedene u točki 25. ove presude smatrati događajem koji je u potpunosti izvan stvarne kontrole predmetnog zračnog prijevoznika.

32 S tim u vezi, valja istaknuti, prvo, da s obzirom na to da štrajk za radnike predstavlja pravo zajamčeno člankom 28. Povelje, treba smatrati da je činjenica da se oni pozovu na to pravo i posljedično provedu štrajk predvidljiva bilo kojem poslodavcu, a osobito kada je taj štrajk bio najavljen.

33 Usto, Sud je već smatrao da štrajk koji je najavljen kako je predviđeno primjenjivim nacionalnim zakonodavstvom i za koji je najavljeno da bi se mogao proširiti na sektore koji utječu na djelatnosti poduzetnika koji izvorno nije bio zahvaćen tim štrajkom nije događaj koji je neuobičajen i nepredvidljiv (presuda od 7. svibnja 1991., Organisationen Danske Slagterier, C-338/89, EU:C:1991:192, t. 18.).

34 Što se tiče glavnog predmeta, čini se da je predvidljivost predmetnog štrajka potvrđena s obzirom na to da iz odluke kojom se upućuje prethodno pitanje proizlazi da su sindikati pilota od ljeta 2018. otkazali kolektivni ugovor koji se trebao odnositi na razdoblje 2017. – 2020., tako da je SAS morao znati da su piloti namjeravali isticati svoje zahtjeve. Usto, iz spisa podnesenog Sudu ne proizlazi da je štrajk o kojem je riječ u glavnom postupku započeo bez poštovanja zakonom predviđene najave.

35 Drugo, budući da izbijanje štrajka predstavlja događaj koji poslodavac može predvidjeti, on u načelu ima sredstva da se za njega pripremi i, prema potrebi, ublaži njegove posljedice na način da u određenoj mjeri zadrži kontrolu nad događajima.

36 Naime, kao što proizlazi iz točke 24. ove presude, u mjeri u kojoj pojam „izvanredne okolnosti” u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004 treba tumačiti usko, valja smatrati da izbor izraza „izvanredna” svjedoči o namjeri zakonodavca Unije da u pojam „izvanredne okolnosti” uključi samo okolnosti nad kojima stvarni zračni prijevoznik nema nikakvu kontrolu. Poput svakog poslodavca, stvarni zračni prijevoznik čije osoblje započne štrajk koji se temelji na zahtjevima vezanima uz uvjete rada i primitke od rada ne može tvrditi da nema nikakvu kontrolu nad njim.

37 Stoga, radi jamčenja korisnog učinka obveze isplate odštete sadržane u članku 7. stavku 1. Uredbe br. 261/2004, štrajk osoblja stvarnog zračnog prijevoznika ne može se kvalificirati kao „izvanredna okolnost” u smislu članka 5. stavka 3. te uredbe kada se taj štrajk odnosi na zahtjeve koji se tiču radnih odnosa između navedenog prijevoznika i njegova osoblja o kojima se može odlučivati u okviru socijalnog dijaloga unutar poduzeća. Upravo je to slučaj kad je riječ o pregovorima o plaćama.

38 Osim toga, to utvrđenje ne može biti dovedeno u pitanje eventualno nerazumnim ili neproporcionalnim zahtjevima štrajkaša ili njihovim odbijanjem prijedloga mirenja jer je, u svakom slučaju, određivanje visine plaća obuhvaćeno područjem radnih odnosa između poslodavca i njegovih radnika.

39 Treće, iz sudske prakse Suda o pojmu „izvanredne okolnosti” u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004 proizlazi da događaje čiji je uzrok „unutarnji” treba razlikovati od onih čiji je uzrok „vanjski” u odnosu na stvarnog zračnog prijevoznika.

40 Tako su tim pojmom, kao „vanjski” događaji, obuhvaćeni sudar zrakoplova i ptice (vidjeti u tom smislu presudu od 4. svibnja 2017., Pešková i Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, t. 26.), oštećenje gume kotača zrakoplova uzrokovano stranim tijelom, poput pomične krhotine, koje se nalazilo na uzletno-sletnoj stazi (vidjeti u tom smislu presudu od 4. travnja 2019., Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, t. 34.), prisutnost goriva na uzletno-sletnoj stazi zbog kojeg je ona zatvorena (vidjeti u tom smislu presudu od 26. lipnja 2019., Moens, C-159/18, EU:C:2019:535, t. 29.), sudar između kormila visine zrakoplova koji je bio parkiran i vrha krila zrakoplova drugog zračnog prijevoznika, uzrokovan kretanjem potonjeg (vidjeti u tom smislu rješenje od 14. siječnja 2021., Airhelp, C-264/20, neobjavljeno, EU:C:2021:26, t. 26.), ali i skriveni proizvodni nedostatak ili radnje sabotaže ili teroristički napadi (vidjeti u tom smislu presude od 22. prosinca 2008., Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, t. 26. i od 17. rujna 2015., van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, t. 38.).

41 Svim tim događajima zajedničko je da proizlaze iz djelatnosti zračnog prijevoznika i vanjskih okolnosti koje su više ili manje česte u praksi, ali nad kojima zračni prijevoznik nema kontrolu jer im je uzrok prirodni događaj ili radnja treće osobe, poput drugog zračnog prijevoznika ili javnog ili privatnog subjekta koji ometa djelatnost zračnog prijevoza ili zračne luke.

42 Tako je zakonodavac Unije, time što je u uvodnoj izjavi 14. Uredbe br. 261/2004 naveo da izvanredne okolnosti mogu osobito nastati u slučaju štrajkova koji utječu na operacije stvarnih zračnih prijevoznika, namjeravao uputiti na štrajkove koji su vanjski u odnosu na djelatnost predmetnog zračnog prijevoznika. Iz toga proizlazi da „izvanredne okolnosti” u smislu članka 5. stavka 3. te uredbe osobito mogu biti štrajkovi koje provode kontrolori zračnog prometa ili osoblje zračne luke (vidjeti u tom smislu presudu od 4. listopada 2012., Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604).

43 Nadalje, budući da takvi štrajkovi nisu obuhvaćeni obavljanjem djelatnosti tog prijevoznika i stoga su izvan njegove stvarne kontrole, oni predstavljaju „izvanredne okolnosti” u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004.

44 Suprotno tomu, štrajk koji su pokrenuli i proveli članovi vlastitog osoblja predmetnog zračnog prijevoznika predstavlja događaj koji je „unutarnji” u odnosu na tog poduzetnika, uključujući kad je riječ o štrajku koji je pokrenut na poziv sindikatâ, s obzirom na to da oni postupaju u interesu radnikâ navedenog poduzetnika.

45 Međutim, ako je takav štrajk uzrokovan zahtjevima kojima mogu udovoljiti samo javne vlasti i koji su stoga izvan stvarne kontrole predmetnog zračnog prijevoznika, on može predstavljati „izvanrednu okolnost” u smislu sudske prakse navedene u točki 23. ove presude.

46 Četvrto, stav da zakonito organiziran štrajk kakav je opisan u točki 25. ove presude nije obuhvaćen pojmom „izvanredne okolnosti” u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004 ne može utjecati na temeljna prava predmetnog zračnog prijevoznika.

47 Naime, ne može se smatrati da postojanje štrajka i rizik obveze isplate odštete putnicima čiji je let otkazan sadržane u članku 5. stavku 1. i članku 7. stavku 1. Uredbe br. 261/2004 utječu na bitan sadržaj poslodavčeva prava na pregovaranje iz članka 28. Povelje.

48 S tim u vezi dovoljno je utvrditi da okolnost da je zračni prijevoznik zbog zakonito organiziranog štrajka članova svojega osoblja suočen s rizikom obveze isplate takve odštete ne obvezuje ga na to da bespogovorno prihvati sve zahtjeve štrajkaša. Naime, zračni prijevoznik i dalje može isticati interese poduzeća kako bi postigao kompromis koji je zadovoljavajući za sve socijalne partnere. Stoga se ne može smatrati da je zračni prijevoznik lišen svoje slobode pregovaranja zaštićene pravom Unije i da je on od početka preuzeo ulogu gubitnika u okviru spora u vezi s kolektivnim ugovorom.

49 Što se tiče povrede njegove slobode poduzetništva i njegova prava vlasništva koju navodi SAS, koji su zajamčeni člancima 16. i 17. Povelje, valja podsjetiti na to da sloboda poduzetništva i pravo vlasništva nisu apsolutna prava i da ih se, u kontekstu poput onoga o kojem je riječ u glavnom postupku, mora uskladiti s člankom 38. Povelje koji, poput članka 169. UFEU-a, u politikama Unije nastoji osigurati visoku razinu zaštite potrošača, uključujući putnike u zračnom prometu (vidjeti u tom smislu presudu od 31. siječnja 2013., McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, t. 60., 62. i 63.).

50 Međutim, važnost koju ima cilj zaštite potrošača, uključujući putnike u zračnom prometu, može opravdati negativne ekonomske posljedice za određene gospodarske subjekte, čak i ako su one značajne (presuda od 31. siječnja 2013., McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, t. 48. i navedena sudska praksa).

51 S obzirom na prethodna razmatranja, valja smatrati da činjenica da se zakonito organiziran štrajk, koji ima značajke navedene u točki 25. ove presude, ne kvalificira kao „izvanredna okolnost" u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004 ne može povrijediti temeljna prava koja članci 16., 17. i 28. Povelje jamče stvarnom zračnom prijevozniku.

52 U tim okolnostima na postavljena pitanja valja odgovoriti tako da članak 5. stavak 3. Uredbe br. 261/2004 treba tumačiti na način da štrajk koji je započeo na poziv sindikata osoblja stvarnog zračnog prijevoznika, uz poštovanje uvjeta utvrđenih nacionalnim zakonodavstvom, osobito njime predviđenog roka za najavu, koji je namijenjen iznošenju zahtjevâ radnikâ tog prijevoznika i koji provodi jedna ili više kategorija osoblja čije je prisustvo nužno za izvođenje leta nije obuhvaćen pojmom „izvanredna okolnost" u smislu te odredbe.

Troškovi

53 Budući da ovaj postupak ima značaj prethodnog pitanja za stranke glavnog postupka pred sudom koji je uputio zahtjev, na tom je sudu da odluči o troškovima postupka. Troškovi podnošenja očitovanja Sudu, koji nisu troškovi spomenutih stranaka, ne nadoknađuju se.

Slijedom navedenog, Sud (veliko vijeće) odlučuje:

Članak 5. stavak 3. Uredbe (EZ) br. 261/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. veljače 2004. o utvrđivanju općih pravila odštete i pomoći putnicima u slučaju uskraćenog ukrcaja i otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta […] **te o stavljanju izvan snage Uredbe (EEZ) br. 295/91 treba tumačiti na način da štrajk koji je započeo na poziv sindikata osoblja stvarnog zračnog prijevoznika, uz poštovanje uvjeta utvrđenih nacionalnim zakonodavstvom, osobito njime predviđenog roka za najavu, koji je namijenjen iznošenju zahtjevâ radnikâ tog prijevoznika i koji provodi jedna ili više kategorija osoblja čije je prisustvo nužno za izvođenje leta nije obuhvaćen pojmom „izvanredna okolnost" u smislu te odredbe.**

Potpisi