Zbirka odločb sodne prakse

SODBA SODIŠČA (veliki senat)

z dne 23. marca 2021 *

„Predhodno odločanje – Zračni promet – Uredba (ES) št. 261/2004 – Člen 5(3) – Skupna pravila na področju odškodnine in pomoči potnikom v primerih odpovedi ali velike zamude letov – Izjema od obveznosti zagotovitve odškodnine – Pojem ‚izredne razmere‘ – Stavka pilotov, organizirana v zakonitem okviru – ‚Notranji‘ in ‚zunanji‘ dejavniki pri dejavnosti dejanskega letalskega prevoznika – Členi 16, 17 in 28 Listine Evropske unije o temeljnih pravicah – Neobstoj posega v svobodo gospodarske pobude, lastninsko pravico in pravico do kolektivnih pogajanj, ki jih ima letalski prevoznik“

V zadevi C-28/20,

katere predmet je predlog za sprejetje predhodne odločbe na podlagi člena 267 PDEU, ki ga je vložilo Attunda tingsrätt (sodišče prve stopnje v Attundi, Švedska) z odločbo z dne 16. januarja 2020, ki je na Sodišče prispela 21. januarja 2020, v postopku

Airhelp Ltd

proti

Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden,

SODIŠČE (veliki senat),

v sestavi K. Lenaerts, predsednik, R. Silva de Lapuerta, podpredsednica, J.-C. Bonichot, A. Arabadjiev, predsednika senatov, A. Prechal, predsednica senata, L. Bay Larsen, A. Kumin, N. Wahl, predsedniki senatov, T. von Danwitz, sodnik, C. Toader, sodnica, M. Safjan, D. Šváby (poročevalec), I. Jarukaitis, N. Jääskinen in J. Passer, sodniki,

generalni pravobranilec: P. Pikamäe,

sodna tajnica: C. Strömholm, administratorka,

na podlagi pisnega postopka in obravnave z dne 16. decembra 2020,

ob upoštevanju stališč, ki so jih predložili:

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

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

– za dansko vlado J. Nymann-Lindegren, M. Jespersen in M. S. Wolff, agenti,

* Jezik postopka: švedščina.

– za nemško vlado U. Kühne, M. Hellmann in J. Möller, agenti,

– za špansko vlado L. Aguilera Ruiz, agent,

– za francosko vlado E. de Moustier in A. Ferrand, agenta,

– za Evropsko komisijo K. Simonsson, N. Yerrell in E. Ljung Rasmussen, agenti,

po predstavitvi sklepnih predlogov generalnega pravobranilca na obravnavi 16. marca 2021

izreka naslednjo

Sodbo

1 Predlog za sprejetje predhodne odločbe se nanaša na razlago člena 5(3) Uredbe (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 (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 8, str. 10).

2 Ta predlog je bil vložen v okviru spora med družbama Airhelp Ltd in Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden (v nadaljevanju: SAS), ker je zadnjenavedena družba osebi S., ki je pravice prenesla na družbo Airhelp, zavrnila izplačilo odškodnine zaradi odpovedi leta te osebe.

Pravni okvir

Pravo Unije

3 V uvodnih izjavah 1, 14 in 15 Uredbe št. 261/2004 je navedeno:

„(1) Ukrepanje [Unije] na področju zračnega prevoza mora med drugim zagotavljati visoko raven varstva potnikov. Poleg tega je treba na splošno v celoti upoštevati zahteve o varstvu potrošnikov.

[…]

(14) Kakor v okviru [Konvencije o poenotenju nekaterih pravil za mednarodni letalski prevoz, sprejete 28. maja 1999 v Montrealu, ki je bila v imenu Evropskih skupnosti odobrena s Sklepom Sveta 2001/539/ES z dne 5. aprila 2001 (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 5, str. 491),] je treba obveznosti dejanskih letalskih prevoznikov omejiti ali izključiti v primerih, kadar se zgodi dogodek zaradi izrednih razmer, katerim se ne bi bilo mogoče izogniti, tudi če bi bili sprejeti vsi ustrezni ukrepi. Takšne razmere lahko nastanejo zlasti v primerih politične nestabilnosti, vremenskih pogojev, ki so nezdružljivi z izvedbo zadevnega leta, tveganja, povezanega z varovanjem, nepredvidenih pomanjkljivosti, ki lahko prizadenejo varnost leta, kakor tudi ob stavkah, ki prizadenejo delovanje dejanskega letalskega prevoznika.

(15) Šteje se, da izredne razmere obstajajo, kadar odločitev sistema upravljanja zračnega prometa za določen zrakoplov določenega dne vpliva na nastanek velike zamude, zamude prek noči ali na odpoved enega leta ali več letov tega zrakoplova, tudi če je zadevni letalski prevoznik sprejel vse ustrezne ukrepe, da bi se izognil zamudi ali odpovedi leta.“

4 Člen 2 te uredbe, naslovljen „Opredelitve pojmov“, določa:

„V tej uredbi se uporabljajo naslednje opredelitve:

[…]

(b) ‚dejanski letalski prevoznik‘ pomeni letalskega prevoznika, ki opravi ali namerava opraviti let na podlagi pogodbe s potnikom ali v imenu druge, pravne ali fizične osebe, ki ima s tem potnikom sklenjeno pogodbo;

[…]

(l) ‚odpoved‘ pomeni dejstvo, da let, ki je bil prvotno predviden, in na katerem je bilo rezervirano najmanj eno mesto, ni bil opravljen.“

5 Člen 5 navedene uredbe, naslovljen „Odpoved leta“, določa:

„1. V primeru odpovedi leta:

[…]

(c) imajo zadevni potniki pravico do odškodnine, ki jim jo mora plačati dejanski letalski prevoznik v skladu s členom 7, razen če:
   (i) so o odpovedi obveščeni najmanj dva tedna pred odhodom po voznem redu; ali
   (ii) so o odpovedi obveščeni dva tedna do sedem dni pred odhodom po voznem redu in jim je ponujena sprememba poti, ki jim zagotavlja odhod največ dve uri pred odhodom po voznem redu in prihod v njihov končni namembni kraj manj kot štiri ure po prihodu po voznem redu; ali
   (iii) so o odpovedi obveščeni manj kot sedem dni pred odhodom po voznem redu in jim je ponujena sprememba poti, ki jim zagotavlja odhod največ eno uro pred odhodom po voznem redu in prihod v njihov končni namembni kraj manj kot dve uri po prihodu po voznem redu.

[…]

3. Dejanski letalski prevoznik ni obvezan plačati odškodnine v skladu s členom 7, če lahko dokaže, da so za odpoved leta krive izredne razmere, katerim se ne bi bilo mogoče izogniti, tudi če bi bili sprejeti vsi ustrezni ukrepi.

[…]“

6 Člen 7 iste uredbe, naslovljen „Pravica do odškodnine“, v odstavku 1 določa:

„Pri sklicevanju na ta člen potniki prejmejo odškodnino v višini:

(a) 250 EUR za lete do vključno 1500 kilometrov;

(b) 400 EUR za vse lete znotraj Skupnosti nad 1500 kilometrov in za vse druge lete med 1500 in 3500 kilometri;

(c) 600 EUR za lete, ki niso zajeti v točkah (a) ali (b).

[…]“

Švedsko pravo

7 Člen 45 lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet (zakon o sodelovanju delavcev pri odločanju (1976:580)) med drugim določa:

„Če organizacija delodajalcev, delodajalec ali organizacija delavcev razmišlja o sprejetju kolektivnih ukrepov ali podaljšanju trajajočih kolektivnih ukrepov, o tem pisno vsaj sedem delovnih dni vnaprej obvesti nasprotno stranko in Medlingsinstitutet [(nacionalni urad za mediacijo, Švedska)]. Za ‚delovni dan' se šteje vsak dan – razen sobote, nedelje in katerega koli državnega praznika, dneva pred kresno nočjo, dneva pred božičem in silvestrovega. Rok se izračuna od trenutka v dnevu, ko se je sindikalni ukrep začel."

Spor o glavni stvari in vprašanja za predhodno odločanje

8 Oseba S. je rezervirala notranji let iz Malmöja v Stockholm (Švedska). Ta let, ki bi ga morala družba SAS opraviti 29. aprila 2019, je bil istega dne odpovedan zaradi stavke njenih pilotov na Danskem, Švedskem in Norveškem (v nadaljevanju: zadevna stavka).

9 Iz spisa, ki je na voljo Sodišču, je razvidno, da so organizacije delavcev, ki zastopajo pilote družbe SAS na Danskem, Švedskem in Norveškem (v nadaljevanju: sindikati pilotov), poleti 2018 sklenile, da prekinejo kolektivno pogodbo, sklenjeno z družbo SAS, ki bi običajno morala veljati v obdobju 2017–2020. Pogajanja za sklenitev nove kolektivne pogodbe so se začela marca 2019.

10 Ker ta pogajanja niso bila uspešna ali vsaj niso dovolj napredovala, so sindikati pilotov svoje člane pozvali k stavki. Zadevna stavka se je tako začela 26. aprila 2019 in se je nadaljevala do 2. maja 2019. Trajala je torej sedem dni in zaradi nje je morala družba SAS odpovedati več kot 4000 letov. Navedena stavka je tako prizadela približno 380.000 potnikov, med njimi tudi osebo S., ki je svoje morebitne pravice proti družbi SAS, ki so se nanašale na odškodninski zahtevek zaradi odpovedi njenega leta, prenesla na družbo Airhelp.

11 Nova triletna kolektivna pogodba je bila sklenjena 2. maja 2019 in naj bi se torej uporabljala do leta 2022.

12 Družba Airhelp je pri predložitvenem sodišču, Attunda tingsrätt (sodišče prve stopnje v Attundi, Švedska), vložila predlog, naj se družbi SAS naloži, naj ji plača odškodnino v višini 250 EUR iz člena 5(1)(c) Uredbe št. 261/2004 v povezavi s členom 7(1)(a) te uredbe, skupaj z zamudnimi obrestmi od 10. septembra 2019 do plačila.

13 Družba SAS meni, da ji zahtevane odškodnine ni treba plačati, ker je zadevna stavka pomenila izredne razmere, ki se jim glede na pretiranost zahtev po povišanju plač, ki so jih postavili sindikati pilotov, ne bi bilo mogoče izogniti, tudi če bi bili sprejeti vsi ustrezni ukrepi.

14 Trdi, da zadevna stavka pomeni „izredne razmere" v smislu člena 5(3) Uredbe št. 261/2004, ker ni neločljivo povezana z običajnim opravljanjem njene dejavnosti in ker nanjo dejansko ne more vplivati. Hkratna odločitev štirih sindikatov o stavki naj namreč ne bi mogla spadati v okvir običajnega opravljanja dejavnosti družbe SAS, ki je zagotavljati storitve letalskega prevoza. Poleg tega naj bi bile stavke na švedskem trgu delovne sile zelo redke in zadevna stavka, ki se je načeloma nanašala na vse pilote družbe SAS, naj bi bila ena največjih stavk v letalski industriji nasploh. Družba SAS naj torej ne bi mogla reorganizirati svojih dejavnosti, da bi lahko zagotovila predvidene lete. Ker je bila poleg tega zadevna stavka zakonita, naj družba SAS delavcem ne bi smela odrediti, naj se vrnejo na delo.

15 Poleg tega naj odgovora, ki ga je Sodišče podalo v sodbi z dne 17. aprila 2018, Krüsemann in drugi (C-195/17, od C-197/17 do C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, od C-278/17 do C-286/17 in od C-290/17 do C-292/17, EU:C:2018:258, v nadaljevanju: sodba Krüsemann), da je „divja stavka“ neločljivo povezana z običajnim opravljanjem dejavnosti dejanskega letalskega prevoznika, v postopku v glavni stvari ne bi bilo mogoče uporabiti. Vzrok za zadevno stavko naj namreč ne bi bil ukrep, ki ga je sprejela družba SAS, niti naj ta stavka ne bi pomenila spontanega odziva delavcev družbe SAS na običajni ukrep poslovanja, ki ga sprejme zadnjenavedena.

16 Nazadnje, ker je treba v skladu s švedskim pravom stavko napovedati najmanj en teden pred njenim začetkom, naj se družba SAS nikakor ne bi mogla izogniti obveznosti plačila odškodnine iz člena 5(1)(c)(i) Uredbe št. 261/2004 v povezavi z njenim členom 7(1)(a).

17 Družba Airhelp izpodbija to, da zadevna stavka pomeni „izredne razmere“ v smislu člena 5(3) navedene uredbe. Sklepanje kolektivnih pogodb naj bi bilo namreč del rednega poslovanja letalske družbe in ob tej priložnosti bi lahko prišlo do sporov glede kolektive pogodbe. Poleg tega naj bi med pogajanji za sklenitev take kolektivne pogodbe stranke imele možnost uporabe kolektivnih ukrepov, kakršna sta stavka ali *lock-out*. Vsekakor naj bi bil glede na spremembe plač pilotov družbe SAS v prejšnjih letih ta spor glede kolektivne pogodbe za navedeno družbo predvidljiv.

18 Predložitveno sodišče se zato sprašuje, ali pojem „izredne razmere“ v smislu člena 5(3) Uredbe št. 261/2004 zajema stavko, ki so jo razglasile organizacije delavcev po tem, ko je bila napovedana in začeta zakonito.

19 V teh okoliščinah je Attunda tingsrätt (sodišče prve stopnje v Attundi) prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo ta vprašanja:

„1. Ali stavka letalskih pilotov, ki so zaposleni pri letalskem prevozniku in so potrebni za letenje, pomeni ‚izredne razmere‘ v smislu člena 5(3) Uredbe št. 261/2004, kadar se stavka ne izvaja v povezavi z ukrepom, za katerega se odloči ali ki ga napove letalski prevoznik, vendar je zanjo izdano obvestilo in jo organizacije delavcev začnejo zakonito izvajati kot sindikalni ukrep, katerega namen je letalskega prevoznika prisiliti k zvišanju plač, zagotovitvi koristi ali spremembi delovnih pogojev, da bi se izpolnile zahteve organizacij?

2. Kateri morebitni pomen je treba pripisati pravičnosti zahtev organizacij delavcev in zlasti dejstvu, da je zahtevano zvišanje plač precej višje od zvišanja plač, ki se na splošno uporablja na zadevnih nacionalnih trgih dela?

3. Kateri morebitni pomen je treba pripisati dejstvu, da letalski prevoznik za to, da bi preprečil stavko, sprejme predlog za poravnavo nacionalnega organa, pristojnega za posredovanje v delovnih sporih, organizacije delavcev pa ga ne?“

Vprašanja za predhodno odločanje

20 Predložitveno sodišče s tremi vprašanji, ki jih je treba obravnavati skupaj, v bistvu sprašuje, ali je treba člen 5(3) Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da stavka, ki se začne na poziv sindikata delavcev dejanskega letalskega prevoznika, ob spoštovanju pogojev, določenih v nacionalni zakonodaji, zlasti roka za napoved stavke, določenega s to zakonodajo, in ki je namenjena uveljavitvi zahtev delavcev tega prevoznika ter v katero je vključena ena ali več kategorij zaposlenih, ki so nujno potrebni za izvedbo leta, pomeni „izredne razmere“ v smislu te določbe.

21 Najprej je treba opozoriti, da člen 5 Uredbe št. 261/2004 v primeru odpovedi leta določa, da imajo zadevni potniki v skladu s členom 7(1) te uredbe pravico do odškodnine, ki jo mora plačati dejanski letalski prevoznik, razen če so o tej odpovedi predhodno obveščeni v rokih iz odstavka 1(c), od (i) do (iii), tega člena 5.

22 Člen 5(3) Uredbe št. 261/2004 v povezavi z njenima uvodnima izjavama 14 in 15 določa, da je dejanski letalski prevoznik oproščen te obveznosti plačila odškodnine, če lahko dokaže, da so za odpoved leta krive „izredne razmere“, ki se jim ne bi bilo mogoče izogniti, tudi če bi bili sprejeti vsi ustrezni ukrepi. Poleg tega mora ob nastanku takih razmer dejanski letalski prevoznik dokazati tudi, da je sprejel položaju ustrezne ukrepe tako, da je uporabil celotno osebje ter vsa materialna in finančna sredstva, ki jih je imel na voljo, da bi preprečil odpoved zadevnega leta. Vseeno pa od njega ni mogoče zahtevati, da privoli v nevzdržne žrtve glede na zmogljivosti svojega podjetja v upoštevnem trenutku (glej v tem smislu sodbo z dne 11. junija 2020, Transportes Aéros Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, točka 36 in navedena sodna praksa).

23 V skladu s sodno prakso Sodišča pojem „izredne razmere“ v smislu člena 5(3) Uredbe št. 261/2004 označuje dogodke, ki po svoji naravi ali vzroku niso neločljivo povezani z običajnim opravljanjem dejavnosti zadevnega letalskega prevoznika in na katere ta dejansko ne more vplivati, pri čemer sta ta pogoja kumulativna in je njuno izpolnjevanje treba presojati v vsakem posameznem primeru (glej v tem smislu sodbe z dne 22. decembra 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, točka 23; z dne 17. septembra 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, točka 36; z dne 17. aprila 2018, Krüsemann, točki 32 in 34, in z dne 11. junija 2020, Transportes Aéros Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, točka 37).

24 Ob upoštevanju, prvič, cilja te uredbe, navedenega v njeni uvodni izjavi 1, da se zagotovi visoka raven varstva potnikov, in drugič, dejstva, da člen 5(3) navedene uredbe odstopa od načela pravice potnikov do odškodnine v primeru odpovedi njihovega leta, je treba pojem „izredne razmere“ v smislu te določbe razlagati ozko (sodba z dne 17. aprila 2018, Krüsemann, točka 36 in navedena sodna praksa).

25 V tem okviru je treba presoditi, ali lahko stavka, ki se začne na poziv sindikata delavcev dejanskega letalskega prevoznika, ob spoštovanju pogojev, določenih z nacionalno zakonodajo, zlasti roka za napoved stavke, določenega s to zakonodajo, in ki je namenjena uveljavitvi zahtev delavcev tega prevoznika ter v katero je vključena ena ali več kategorij zaposlenih, ki so nujno potrebni za izvedbo leta, pomeni „izredne razmere“ v smislu člena 5(3) Uredbe št. 261/2004, kakor ga razlaga Sodišče v svoji sodni praksi, navedeni v točki 23 te sodbe.

26 Na prvem mestu je treba ugotoviti, ali lahko stavka, ki ima značilnosti, navedene v prejšnji točki, po svoji naravi in vzroku pomeni dogodek, ki ni neločljivo povezan z običajnim opravljanjem dejavnosti zadevnega letalskega prevoznika.

27 V zvezi s tem je treba navesti, da je pravica do kolektivnih ukrepov, vključno s stavko, temeljna pravica, določena v členu 28 Listine Evropske unije o temeljnih pravicah (v nadaljevanju: Listina), pri čemer je ta pravica varovana v skladu s pravom Unije ter nacionalnimi zakonodajami in prakso (glej v tem smislu sodbo z dne 11. decembra 2007, International Transport Workers' Federation in Finnish Seamen's Union, C-438/05, EU:C:2007:772, točka 44).

28 Čeprav stavka pomeni konflikt v odnosih med delavci in delodajalcem ter se z njo delodajalcu skuša ohromiti dejavnost, vseeno ostaja eden od mogočih izrazov pogajanja glede kolektivne pogodbe in jo je zato treba razumeti kot dogodek, neločljivo povezan z običajnim opravljanjem dejavnosti zadevnega delodajalca, ne glede na posebnosti zadevnega trga dela ali nacionalne zakonodaje, ki se uporablja glede uresničevanja te temeljne pravice.

29 Ta razlaga mora prevladati tudi, kadar je delodajalec, kot v obravnavanem primeru, dejanski letalski prevoznik. Sodišče je namreč v točkah od 40 do 42 sodbe Krüsemann presodilo, da se lahko dejanski letalski prevozniki pri opravljanju svoje dejavnosti običajno soočajo z nesporazumi ali celo s spori s člani svojega osebja ali delom tega osebja. Tako kot ukrepi prestrukturiranja in reorganizacije, obravnavani v zadevi, v kateri je bila izdana ta sodba, ter socialni konflikti, ki lahko iz tega izhajajo, spadajo ukrepi v zvezi z delovnimi pogoji in plačami osebja dejanskega letalskega prevoznika v običajno upravljanje dejavnosti navedenega prevoznika.

30 Tako stavka, katere cilj je le, da podjetje za letalski prevoz zagotovi povišanje plač pilotov, spremembo njihovega delovnega časa in večjo predvidljivost na področju delovnega časa, pomeni dogodek, ki je neločljivo povezan z običajnim opravljanjem dejavnosti tega podjetja, zlasti če je taka stavka organizirana v zakonitem okviru.

31 Na drugem mestu je treba presoditi, ali je treba stavko z značilnostmi, navedenimi v točki 25 te sodbe, šteti za dogodek, na katerega zadevni dejanski letalski prevoznik nikakor ne more vplivati.

32 V zvezi s tem je treba poudariti, prvič, da ker stavka za delavce pomeni pravico, zagotovljeno s členom 28 Listine, je treba šteti, da je dejstvo, da ti uveljavijo to pravico in zato povzročijo gibanje v tem smislu, predvidljivo za vsakega delodajalca, zlasti kadar je bila taka stavka predhodno napovedana.

33 Sodišče je poleg tega že ugotovilo, da stavka, ki je se je začela po predhodni napovedi, določeni z nacionalno zakonodajo, pri čemer je bilo napovedano, da bi lahko zajela sektorje, ki vplivajo na dejavnosti podjetja, ki ga sprva ta stavka ni zadevala, ne pomeni neobičajnega in nepredvidljivega dogodka (sodba z dne 7. maja 1991, Organisationen Danske Slagterier, C-338/89, EU:C:1991:192, točka 18).

34 V postopku v glavni stvari kaže, da je predvidljivost zadevne stavke preverjena, saj je iz predložitvene odločbe razvidno, da so sindikati pilotov od poletja 2018 prekinili kolektivno pogodbo, ki bi morala veljati v obdobju 2017–2020, tako da družba SAS ni mogla prezreti tega, da so piloti nameravali uveljavljati zahteve. Poleg tega iz spisa, predloženega Sodišču, ne izhaja, da se je stavka iz postopka v glavni stvari začela brez spoštovanja zakonsko določene napovedi.

35 Drugič, ker je nastop stavke dogodek, ki je za delodajalca predvidljiv, ima ta načeloma sredstva, da se na to stavko pripravi in po potrebi ublaži njene posledice, tako da v nekem obsegu ohrani nadzor nad dogodki.

36 Kot je namreč razvidno iz točke 24 te sodbe, ker je treba pojem „izredne razmere“ v smislu člena 5(3) Uredbe št. 261/2004 razlagati ozko, je treba šteti, da izbira izraza „izredne“ priča o volji zakonodajalca Unije, da v pojem „izredne razmere“ vključi le okoliščine, na katere dejanski letalski prevoznik nikakor ne more vplivati. Tako kot vsak delodajalec tudi dejanski letalski prevoznik, ki je soočen s stavko svojih delavcev, ki je utemeljena z zahtevami, povezanimi z delovnimi pogoji in plačo, ne more trditi, da nikakor ne more vplivati na to stavko.

37 Zato za zagotovitev polnega učinka obveznosti plačila odškodnine iz člena 7(1) Uredbe št. 261/2004 stavke delavcev dejanskega letalskega prevoznika ni mogoče opredeliti kot „izredne razmere“ v smislu člena 5(3) te uredbe, če je ta stavka povezana z zahtevami v zvezi z delovnimi odnosi med navedenim prevoznikom in njegovimi delavci, ki se lahko obravnavajo v okviru notranjega socialnega dialoga v podjetju. Prav to pa velja za pogajanja o plačah.

38 Te ugotovitve poleg tega ni mogoče izpodbiti z morebitno nerazumnostjo ali nesorazmernostjo zahtev, ki so jih postavili stavkajoči, ali z njihovo zavrnitvijo predloga za sporazumno rešitev, saj določitev višine plač vsekakor spada na področje delovnih odnosov med delodajalcem in njegovimi delavci.

39 Tretjič, iz sodne prakse Sodišča v zvezi s pojmom „izredne razmere“ v smislu člena 5(3) Uredbe št. 261/2004 izhaja, da je treba dogodke, katerih izvor je „notranji“, razlikovati od dogodkov, katerih izvor je glede na dejanskega letalskega prevoznika „zunanji“.

40 Pod ta pojem na podlagi pojava takih „zunanjih“ dogodkov spadajo trčenje med letalom in ptico (glej v tem smislu sodbo z dne 4. maja 2017, Pešková in Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, točka 26), poškodba letalske pnevmatike s tujkom, kot je predmet, ki leži na vzletno-pristajalni stezi letališča (glej v tem smislu sodbo z dne 4. aprila 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, točka 34), prisotnost goriva na letališki stezi, ki je povzročila njeno zaprtje (glej v tem smislu sodbo z dne 26. junija 2019, Moens, C-159/18, EU:C:2019:535, točka 29), trk med višinskim krmilom letala v parkiranem položaju in krilom letala druge letalske družbe, ki ga je povzročilo premikanje zadnjenavedenega letala (glej v tem smislu sklep z dne 14. januarja 2021, Airhelp, C-264/20, neobjavljen, EU:C:2021:26, točka 26), pa tudi skrita napaka, nastala pri izdelavi, ali celo sabotaža in teroristična dejanja (glej v tem smislu sodbi z dne 22. decembra 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, točka 26, in z dne 17. septembra 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, točka 38).

41 Vsem tem dogodkom je skupno to, da so posledica dejavnosti letalskega prevoznika in zunanjih okoliščin, ki so v praksi bolj ali manj pogoste, vendar letalski prevoznik nanje ne more vplivati, ker izvirajo iz naravnega dogodka ali dejanja tretje osebe, kot je drug letalski prevoznik ali javni oziroma zasebni subjekt, ki sodeluje pri letalski ali letališki dejavnosti.

42 Tako se je zakonodajalec Unije s tem, da je v uvodni izjavi 14 Uredbe št. 261/2004 navedel, da lahko pride do izrednih razmer zlasti v primeru stavk, ki vplivajo na delovanje dejanskega letalskega prevoznika, želel sklicevati na stavke, ki niso povezane z dejavnostjo zadevnega letalskega prevoznika. Iz tega izhaja, da lahko med „izredne razmere“ v smislu člena 5(3) te uredbe spadajo stavke kontrolorjev zračnega prometa ali zaposlenih na letališču (glej v tem smislu sodbo z dne 4. oktobra 2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604).

43 Ker take stavke poleg tega ne spadajo v opravljanje dejavnosti tega prevoznika in ta tako nanje dejansko ne more vplivati, pomenijo „izredne razmere“ v smislu člena 5(3) Uredbe št. 261/2004.

44 Stavka, ki jo začnejo in v katero so vključeni člani osebja zadevnega podjetja za letalski prevoz, pa, nasprotno, pomeni „notranji“ dogodek za to podjetje, vključno s stavko, ki se začne na poziv sindikatov, saj ti ukrepajo v interesu delavcev navedenega podjetja.

45 Če pa taka stavka izhaja iz zahtev, ki jih lahko izpolnijo le javni organi in na katere zadevni letalski prevoznik dejansko ne more vplivati, lahko pomeni „izredne razmere“ v smislu sodne prakse, navedene v točki 23 te sodbe.

46 Četrtič, ugotovitev, da stavka, organizirana v zakonitem okviru, kot je opisana v točki 25 te sodbe, ne spada pod pojem „izredne razmere“ v smislu člena 5(3) Uredbe št. 261/2004, ne more vplivati na temeljne pravice zadevnega letalskega prevoznika.

47 Ni namreč mogoče šteti, da obstoj stavke in tveganje, da bo treba potnikom, katerih let je odpovedan, plačati odškodnino iz člena 5(1) in člena 7(1) Uredbe št. 261/2004, vpliva na bistveno vsebino pravice delodajalca do kolektivnih pogajanj iz člena 28 Listine.

48 V zvezi s tem zadostuje ugotovitev, da okoliščina, da je letalski prevoznik zaradi stavke članov svojega osebja, organizirane v zakonitem okviru, soočen s tveganjem, da bi moral plačati tako odškodnino, tega letalskega prevoznika ne zavezuje, da brez razprave sprejme vse zahteve stavkajočih. Letalski prevoznik namreč lahko uveljavlja interese podjetja, tako da doseže zadovoljiv kompromis za vse socialne partnerje. Tako ni mogoče šteti, da je letalskemu prevozniku odvzeta svoboda kolektivnih pogajanj, varovana s pravom Unije, in da že na začetku prevzame vlogo poraženca v okviru spora glede kolektivne pogodbe.

49 V zvezi s kršitvijo – ki jo zatrjuje družba SAS – svobode gospodarske pobude in lastninske pravice, ki sta določeni v členih 16 oziroma 17 Listine, je treba opozoriti, da svoboda gospodarske pobude in lastninska pravica nista absolutni pravici ter da ju je treba v okoliščinah, kakršne so te v postopku v glavni stvari, uskladiti s členom 38 Listine, s katerim se tako kot s členom 169 PDEU skuša zagotoviti visoka raven varstva potrošnikov, vključno z letalskimi potniki (glej v tem smislu sodbo z dne 31. januarja 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, točke 60, 62 in 63).

50 S pomenom cilja varstva potrošnikov, vključno z letalskimi potniki, pa je mogoče upravičiti negativne gospodarske posledice – celo občutne – za nekatere gospodarske subjekte (sodba z dne 31. januarja 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, točka 48 in navedena sodna praksa).

51 Glede na zgornje preudarke je treba ugotoviti, da neopredelitev stavke, ki je organizirana v zakonitem okviru in ima značilnosti, navedene v točki 25 te sodbe, kot „izrednih razmer“ v smislu člena 5(3) Uredbe št. 261/2004 ne more posegati v temeljne pravice, ki jih členi 16, 17 in 28 Listine zagotavljajo dejanskemu letalskemu prevozniku.

52 V teh okoliščinah je treba na postavljena vprašanja odgovoriti, da je treba člen 5(3) Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da stavka, ki se začne na poziv sindikata delavcev dejanskega letalskega prevoznika, ob spoštovanju pogojev, določenih v nacionalni zakonodaji, zlasti roka za napoved stavke, določenega s to zakonodajo, in ki je namenjena uveljavitvi zahtev delavcev tega prevoznika ter v katero je vključena kategorija zaposlenih, ki so nujno potrebni za izvedbo leta, ne spada pod pojem „izredne razmere“ v smislu te določbe.

Stroški

53 Ker je ta postopek za stranki v postopku v glavni stvari ena od stopenj v postopku pred predložitvenim sodiščem, to odloči o stroških. Stroški za predložitev stališč Sodišču, ki niso stroški omenjenih strank, se ne povrnejo.

Iz teh razlogov je Sodišče (veliki senat) razsodilo:

Člen 5(3) Uredbe (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 je treba razlagati tako, da stavka, ki se začne na poziv sindikata delavcev dejanskega letalskega prevoznika, ob spoštovanju pogojev, določenih v nacionalni zakonodaji, zlasti roka za napoved stavke, določenega s to zakonodajo, in ki je namenjena uveljavitvi zahtev delavcev tega prevoznika ter v katero je vključena kategorija zaposlenih, ki so nujno potrebni za izvedbo leta, ne spada pod pojem „izredne razmere“ v smislu te določbe.

Podpisi