

**Vec C-827/19**

**Zhrnutie návrhu na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 98 ods. 1  
Rokovacieho poriadku Súdneho dvora**

**Dátum podania:**

13. november 2019

**Vnútroštátny súd:**

Audiencia Provincial de Pontevedra

**Dátum rozhodnutia vnútroštátneho súdu:**

29. október 2019

**Odvolatelia:**

D.A.T.A.

L.F.A.

A.M.A.G.

L.F.A.

J.G.C.

S.C.C.

A.C.V.

A.A.G.

A.C.A.

L.C.A.

N.P.B.

P.C.A.

**Odporkyňa v odvolacom konaní:**

Ryanair D.A.C.

## **Predmet konania vo veci samej**

Odvolanie podané viacerými cestujúcimi (ďalej len „odvolatelia“) proti rozsudku súdu prvého stupňa, ktorým sa čiastočne vyhovel ich žalobe proti leteckej spoločnosti Ryanair D.A.C. (ďalej len „odporkyňa“).

## **Predmet a právny základ návrhu na začatie prejudiciálneho konania**

Na základe článku 267 ZFEÚ sa požaduje výklad článku 5 ods. 3 nariadenia (ES) č. 261/2004.

## **Prejudiciálne otázky**

- 1 Možno považovať výkon práva na štrajk zamestnancov leteckého dopravcu, zvolaný odbormi s cieľom zlepšenia pracovných podmienok – ak sa uskutočnil nie v dôsledku predchádzajúceho rozhodnutia zamestnávateľa, ale v dôsledku požiadaviek pracovníkov – za „mimoriadnu okolnosť“ v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/20[0]4, alebo naopak, ide o okolnosť, ktorá je súčasťou výkonu činnosti leteckého dopravcu?
- 2 Je dopravca za okolností, akými sú okolnosti uvedeného sporu, povinný prijať určité zákonné opatrenie, vrátane prípadu, keď mu bolo uplatnenie práva na štrajk v súlade so zákonom vopred oznámené, ako napríklad zabezpečiť lety prostredníctvom iných spoločností, ktoré nie sú štrajkom dotknuté?
- 3 Je na účely považovania štrajku palubnej posádky leteckej spoločnosti za „mimoriadnu okolnosť“ v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/20[0]4, relevantný spôsob, akým sa štrajk odvolá, najmä v prípade, ak je to z dôvodu vzájomných ústupkov strán konfliktu?

## **Uvedené ustanovenia práva Únie**

Odôvodnenia 1, 2 a 12, a článok 5 ods. 3 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 z 11. februára 2004, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov a ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 295/91.

Rozsudok zo 4. mája 2017, Pešková a Peška, C-315/15, EU:C:2017:342; rozsudok zo 17. apríla 2018, TUIfly GmbH, C-195/17, EU:C:2018:258.

## **Stručné zhrnutie skutkových okolností a konania vo veci samej**

- 4 Šestnásť odvolateľov v konaní vo veci samej si zakúpilo prostredníctvom internetovej stránky spoločnosti Ryan Air spätné lety na trase

Porto-Carcassonne. Keď sa 1. apríla 2019 títo cestujúci dostavili na letisko v Carcassonne, aby vykonali spätočný let (s plánovaným odletom o 15:25 hod.), bolo im oznámené, že uvedený let bol zrušený z dôvodu štrajku palubnej posádky dopravnej spoločnosti. Dopravná spoločnosť ponúkla cestujúcim možnosť letieť nasledujúci deň o 8:15 hod. ráno letom tej istej spoločnosti z letiska Toulouse do Madridu, s príchodom o 9:35 hod. miestneho času.

- 5 Keďže cestujúcim nebol poskytnutý žiaden dopravný prostriedok na letisko v Toulouse alebo z Madridu do Viga, a ani jedlo alebo ubytovanie, podali na súd prvého stupňa žalobu, v ktorej žiadali na jednej strane celkovú sumu vo výške 1 216, 59 eura za náklady na dopravu a ubytovanie (náklady predstavovali celkovú sumu 2 067,92 eura, z čoho spoločnosť zaplatila platbu vo výške 731,33 eura), a na druhej strane sumu vo výške 3 750 eur ako náhradu za zrušenie letu (250 eur na cestujúceho).
- 6 Letecká spoločnosť vo svojom vyjadrení k žalobe súhlasila s úhradou nákladov na dopravu a stravu, ktoré požadovali cestujúci, ale namietala proti zaplateniu náhrady z dôvodu zrušenia letu s tvrdením, že dôvodom uvedeného zrušenia bol štrajk palubného personálu spoločnosti Ryan Air zvolaný portugalskými odbormi, pričom prerušenie činnosti bolo oznámené na dni 29. marec, 1. a 4. apríl, a dodala, že išlo o dôvod, ktorý bol mimo jej kontroly. Trvala na tom, že dôvodom štrajku nebola „konkrétna zmena pracovných podmienok“, ale „neočakávané vznesenie pracovných požiadaviek“ (uvádza sa minimálna mzda, otcovská dovolenka a zákaz prepustenia pre porušenie pracovnej disciplíny) zo strany palubných zamestnancov, pričom uviedla, že na prejednávajúcu vec sa nevzťahuje judikatúra vyplývajúca z rozsudku Súdneho dvora EÚ vo veci C-195/17, TUIfly GmbH.
- 7 Rozsudkom vydaným súdom prvého stupňa sa čiastočne vyhovel žalobe, pričom sa leteckej spoločnosti uložila povinnosť zaplatiť sumu 1 216,59 eura spolu s úrokmi, a zamietlo sa zaplatenie náhrady z dôvodu zrušenia letu, keďže sa súd domnieval, že výkon práva na štrajk zo strany členov posádky predstavuje mimoriadnu, nepredvídateľnú a neodvratiteľnú okolnosť, a to vzhľadom na zákonnú nemožnosť nahraďovať štrajkujúcich zamestnancov.
- 8 Cestujúci podali proti uvedenému rozsudku odvolanie, pričom sa odvolávali na rôzne rozhodnutia španielskych súdov na podporu tvrdenia, že dopravca za takých okolností, akými sú okolnosti prejednávanej veci, musí preukázať, že nemohol zabrániť zrušeniu letu tým, že by prijal primerané opatrenia, a to aj v priebehu rokovania, ktoré predchádzalo uskutočneniu štrajku, a tvrdili, že pracovné požiadavky zamestnancov spoločnosti sú súčasťou jej vlastnej činnosti, a preto nemôžu predstavovať mimoriadne okolnosti, ktoré zbavujú povinnosti platiť náhradu cestujúcim.
- 9 Letecká spoločnosť namietala proti odvolaniu, pričom uvádza, že štrajk predstavuje mimoriadnu okolnosť, ktorej zamestnávateľ nevie zabrániť, pretože nemôže prijať žiadne opatrenia na zabránenie dohodnutým prerušeniam činnosti, keďže portugalská právna úprava zakazuje náhradu štrajkujúcich zamestnancov. Letecká

spoločnosť sa tiež odvoláva na viaceré rozhodnutia súdov a španielskych správnych orgánov, ktoré pri uplatnení článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 rozhodli v tom istom zmysle.

### **Stručné zhrnutie dôvodov návrhu na začatie prejudiciálneho konania**

- 10 Vnútroštátny súd v prvom rade pripomína, že článok 5 [] nariadenia č. 261/2004 ukladá leteckému dopravcovi osobitné povinnosti voči cestujúcim v prípade zrušenia letu (pomoc, informácie a finančná náhrada). Odsek 3 uvedeného ustanovenia stanovuje výnimku, že letecký dopravca nie je povinný platiť náhradu „ak môže preukázať, že zrušenie je spôsobené mimoriadnymi okolnosťami, ktorým sa nedalo zabrániť ani vtedy, keď boli prijaté všetky primerané opatrenia“.
- 11 Vnútroštátny súd ďalej sumarizuje judikatúru Súdneho dvora Európskej únie týkajúcu sa pojmu „mimoriadne okolnosti“, ktoré môžu dopravcu zbaviť povinnosti zaplatiť náhradu cestujúcim. Podľa tejto judikatúry, keďže ide o výnimku zo všeobecnej povinnosti platiť náhradu, treba tento pojem vykladať reštriktívne.
- 12 Vo všeobecnosti odkazuje na rozsudok Pešková a Peška, C-315/15, v ktorom Súdny dvor v bode 2[4] konštatoval, že ako mimoriadne okolnosti možno kvalifikovať také udalosti, ktoré sa svojou povahou alebo pôvodom netýkajú bežnej aktivity dotknutého leteckého dopravcu a vymykajú sa jeho účinnej kontrole. Nepostačuje však len existencia mimoriadnych okolností, ale je tiež nevyhnutné, aby spoločnosť preukázala, že takýmto okolnostiam sa nedalo zabrániť ani vtedy, keď boli prijaté všetky primerané opatrenia. Podľa bodu 28 uvedeného rozsudku je úlohou toho, kto má v úmysle sa dovoľávať mimoriadnych okolností, preukázať, že by sa im v žiadnom prípade nedalo zabrániť opatreniami primeranými situácii, to znamená takými, ktoré v čase, keď tieto mimoriadne okolnosti nastanú, zodpovedajú najmä podmienkam technicky a hospodársky prijateľným pre dotknutého leteckého dopravcu.
- 13 Pokiaľ ide o konkrétnu otázku, či výkon práva na štrajk palubnej posádky leteckej spoločnosti možno považovať za mimoriadnu okolnosť s účinkom zbavenia dopravcu jeho povinností týkajúcich sa platenia náhrady, vnútroštátny súd sa odvoláva na rozsudok C-195/17, TUIfly GmgH, ktorý vo svojom výroku konštatuje, že spontánna neprítomnosť značnej časti palubného personálu v práci, o akú išlo v uvedenej veci, nespadá pod pojem „mimoriadne okolnosti“ v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004.
- 14 Vnútroštátny súd však zdôrazňuje rozdiely medzi prejednávanou vecou a situáciou, ktorá viedla k vydaniu rozsudku vo veci TUIfly, a to, že letecká spoločnosť vtedy neočakávane oznámila plán reštrukturalizácie, a že štrajky neboli vopred zvolané, a preto bol prípad kvalifikovaný ako „divý štrajk“. Zdôrazňuje argumentáciu v rozsudku, podľa ktorej riziká vyplývajúce zo sociálnych dôsledkov, ktoré sprevádzajú tieto plány reštrukturalizácie, treba

považovať za súčasť bežného výkonu činnosti dotknutého leteckého dopravcu bez toho, aby bola relevantná skutočnosť, že štrajk možno označiť za divý štrajk.

- 15 Naopak, v prejednávanej veci prerušenie činnosti nevyplývalo – aspoň zdanlivo – z existencie akejkoľvek zmeny v pracovných podmienkach, ktorú predtým prijal zamestnávateľ, ale išlo o všeobecné požiadavky odborov na zlepšenie pracovných podmienok v rámci štrajku zvolaného odbormi.
- 16 S ohľadom na tieto rozdiely má vnútroštátny súd pochybnosti o tom, či sa možno domnievať, že legitímny výkon práva na štrajk zamestnancov spadá do oblasti bežnej kontroly zamestnávateľa. Vzhľadom na rozsudok TUYfly by sa dalo usúdiť, že pracovné spory sú súčasťou bežnej činnosti zamestnávateľa, ktorým by mohol zabrániť primeraným uspokojením požiadaviek zamestnancov alebo dokonca prijatím opatrení počas doby, kedy je štrajk predbežne oznámený, ktoré zabránia zrušeniu letov. V prejednávanej veci však nie je zrejmé, aké konkrétne opatrenia by sa mohli prijať na tento účel alebo či bol zamestnávateľ povinný prijať v zmysle nariadenia č. 261/2004 niektoré právne prípustné opatrenia, ako napríklad zabezpečiť lety v iných spoločnostiach, ktoré nie sú dotknuté štrajkom.
- 17 Rovnako nie je zrejmé, či spôsob riešenia konfliktu (s prijatím všetkých návrhov zamestnancov alebo prostredníctvom vzájomných ústupkov strán) môže byť relevantný pri posúdení, či letecká spoločnosť mohla štrajku zabrániť, a či ho preto považovať alebo nepovažovať za „mimoriadnu okolnosť“ v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004.