

Anonymizovaná verze

Překlad

C-526/20–1

Věc C-526/20

Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce

Datum doručení:

19. října 2020

Předkládající soud:

Landgericht Köln (Německo)

Datum předkládacího rozhodnutí:

30. září 2020

Žalobci:

IO

SP

DR.

Žalovaná:

Deutsche Lufthansa AG

[OMISSIS]

Landgericht Köln (Zemský soud v Kolíně nad Rýnem, Německo)

Usnesení

ve věci

IO a další proti Deutsche Lufthansa AG

jedenáctý občanskoprávní senát Landgericht Köln (Zemský soud v Kolíně nad Rýnem, Německo)

dne 30. září 2020

[OMISSIS]

rozhodl takto:

1. Řízení se přerušuje.
2. Soudnímu dvoru Evropské unie se na základě článku 267 SFEU předkládá k rozhodnutí následující otázka týkající se výkladu unijního práva:

Představuje stávka vlastních zaměstnanců leteckého dopravce uskutečněná na základě výzvy odborové organizace mimořádnou okolnost ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení (ES) č. 261/2004?

Odůvodnění:

I.

1. Žalobci požadují od žalované náhradu, každý ve výši 250 eur spolu s úroky podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91 (dále jen „nařízení č. 261/2004“).

Tento nárok se zakládá na následujících skutečnostech:

Žalobci měli na 8. listopadu 2019, pod číslem rezervace QN4C3X, zarezervované lety LH 1232 a OS 779 z Frankfurtu nad Mohanem přes Vídeň do Skopje, které měla provést žalovaná a její partnerská letecká společnost Austrian Airlines AG, se kterou provádí společné označování linek. Let LH 1232 z Frankfurtu nad Mohanem do Vídně byl zrušen. Žalobci v důsledku toho zmeškali svůj navazující let. Náhradní přepravu, pomocí níž by se dostali do své cílové destinace se zpožděním kratším než dvě hodiny, žalovaná nenabídla.

Vzdálenost mezi Frankfurtem nad Mohanem a Skopje, vypočítaná podle metody ortodromické dráhy letu, je menší než 1500 kilometrů.

Žalobci [OMISSIS] vyzvali žalovanou e-mailem ze dne 27. prosince 2019 k úhradě náhrady ve výši 750 eur (3 x 250,00 eur) podle čl. 7 odst. 1 písm. a) nařízení (ES) č. 261/2004 a stanovil jí lhůtu do 3. ledna 2020, což však žalovaná s odvoláním na mimořádné okolnosti, na základě nichž je od povinnosti uhradit náhradu osvobozena, odmítla.

Důvodem zrušení letu LH 1232 dne 8. listopadu 2019 byla skutečnost, že žalovaná neměla palubní personál k provedení letů z důvodu stávky, k níž dne 1. listopadu 2019 na dobu od 7. listopadu 2019 0:00 hod. do 8. listopadu 2019 24:00 po neúspěchu jednání o kolektivní smlouvě vyzvala odborová organizace

UFO sdružující palubní personál a jejímž cílem bylo především prosazení vyšších diet a příplatků pro palubní personál. Na uvedenou dobu bylo naplánováno 2165 letů žalované, z toho 294 mezikontinentálních a 1871 kontinentálních letů. Po vyhlášení stávky žalovaná sestavila a zveřejnila nouzový letový řád, na němž bylo ještě celkem 1273 letů, z toho 171 mezikontinentálních a 1102 kontinentálních. Ve skutečnosti však bylo nutno zrušit další lety, ve dnech 7. a 8. listopadu 2019 tedy nebylo uskutečněno celkem 1478 letů. Dne 9. listopadu 2019 bylo nutno v důsledku dopadů stávky zrušit dalších 30 letů, z toho devět mezikontinentálních a 21 kontinentálních. Stávka se dotkla celkem 170 000 cestujících.

Žalovaná podle svého tvrzení, které žalobci nezpochybnili, zveřejnila dne 6. listopadu 2019 s cílem zamezit rušení a zpoždění letů mimořádný letový řád a nasadila takzvané „Büroflieger“, vyzvala dobrovolníky, snížila počet palubního personálu v jedné posádce na zákonné minimum a některými lety pověřila společnost Condor Flugdienst GmbH. Dále poskytla cestujícím Lufthansa Group bezplatnou možnost změny rezervace a u letů v rámci Německa možnost využít železnici i v případě, že se jejich letu stávka nedotkla. Cestující, kterých se stávka dotkla, byli přesměrováni na jiné lety nebo na železnici nebo mohli svou cestu bezplatně stornovat. Mimoto žalovaná nasadila na některých trasách větší letouny, aby dotčeným cestujícím mohla nabídnout alternativní možnosti cestování. Dne 5. listopadu 2019 žalovaná navíc vyvolala jednání na nejvyšší úrovni s cílem zabránit stávce. Dne 7. listopadu 2019 předložila další smírnou nabídku. Krom toho požádala o předběžné opatření, jehož vydání však bylo ve večerních hodinách dne 6. listopadu 2016 hessenským Landesarbeitsgericht (zemský pracovní soud) ve druhém stupni zamítnuto.

2. Amtsgericht (okresní soud) žalobu zamítl. Souhlasil s námitkou žalované, že zrušení bylo způsobeno mimořádnými okolnostmi ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení (ES) č. 261/2004. Co se týče podrobností, odkazuje se na odůvodnění napadeného rozhodnutí.

3. Proti rozsudku okresního soudu podali žalobci [omissis] odvolání. Nadále uplatňují svůj žalobní návrh a tvrdí, že s ohledem na rozhodnutí Soudního dvora Evropské unie ze dne 17. dubna 2018 ve věci C-195/17 („TUIFly“, EU:C:2018:258) lze, na rozdíl od názoru okresního soudu, také stávku vlastních zaměstnanců vyvolanou na podnět odborů považovat za součást běžného výkonu činnosti leteckého dopravce a nejedná se tedy o mimořádnou okolnost ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení (ES) č. 261/2004.

Žalovaná navrhuje odvolání zamítnout.

II.

Rozhodnutí o odvolání vyžaduje, aby Soudní dvůr Evropské unie vydal rozhodnutí o předběžné otázce, ve kterém na tuto otázku odpoví.

1. Tato otázka je pro vydání rozhodnutí nezbytná:

V případě, že by se za skutkových okolností této věci jednalo u předmětného letu o mimořádné okolnosti ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení (ES) č. 261/2004, které vedou ke zproštění odpovědnosti, odvolání by nebylo úspěšné, neboť žalobkyni by nepřislušel nárok na náhradu. Pokud by naopak stávka mimořádnou okolnost nepředstavovala, odvolání by úspěšné bylo.

2. Otázka, zda stávka zahájená na podnět odborů představuje mimořádnou okolnost ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení (ES) č. 261/2004, je otázkou výkladu této normy – v tomto případě znaku skutkové podstaty „mimořádné okolnosti“ - který je v případě pochybnosti vyhrazen Soudnímu dvoru.

3. Podle názoru, který senát dosud zastával, je zrušení letu v projednávané věci způsobeno mimořádnou okolností ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení (ES) č. 261/2004.

a) Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr, Německo) rozsudkem ze dne 21. srpna 2012 [omissis] rozhodl, že ke zproštění odpovědnosti podle čl. 5 odst. 3 nařízení (ES) č. 261/2004 dojde v případě, že vlastní zaměstnanci leteckého dopravce vstoupí do stávky na základě odborové výzvy. Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr) rozhodoval o výzvě sdružení pilotů Cockpit ke stávce a v tomto smyslu konstatoval (ve výňatech):

„[...]

2. *V rozporu s názorem odvolacího soudu může výzva odborů ke stávce v rámci sporu o uzavření kolektivní smlouvy, jako je ohlášené přerušení práce pilotů žalované sdružených v organizaci Cockpit, která je podle nenapadených zjištění odvolacího soudu důvodem zrušení letu, zakládat mimořádné okolnosti ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení.*

[...]

f) *Kritéria vytvořená Soudním dvorem pro technické závady se použijí také v případech, kdy jako příčina mimořádných okolností přichází do úvahy události, jako jsou případy politické nestability, povětrnostních podmínek neslučitelných s uskutečněním dotčeného letu, bezpečnostních rizik, neočekávaných nedostatků letové bezpečnosti a stávek, které postihují provoz provozujícího leteckého dopravce, uváděné v bodě 14 odůvodnění (viz rozsudek Soudního dvora, Wallentin-Hermann v. Alitalia, [EU:C:2008:771], bod 22). Také v tomto smyslu je rozhodující, zda bylo zrušení způsobeno neobvyklými skutečnostmi, které nejsou vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce a vymykají se jeho účinné kontrole.*

Jedná-li se - jako v projednávané věci - o stávku, není přitom v zásadě rozhodující, zda je činnost leteckého dopravce omezena sporem o kolektivní smlouvu mezi třetími osobami, například stávkou zaměstnanců provozovatele letiště nebo jiného podniku pověřeného úkoly důležitými pro provoz, například bezpečnostní kontrolou, nebo tím, že začnou stávkovat vlastní zaměstnanci

provozujícího leteckého dopravce, jako je pozemní nebo letový personál. Oporu pro takovéto rozlišování nelze nalézt ani ve znění čl. 5 odst. 3 nařízení, v bodě 14 odůvodnění ani ve výše popsaném smyslu a účelu této normy.

Také stávka vlastních zaměstnanců se typicky uskutečňuje na výzvu odborů, které chtějí od protistrany - partnera v kolektivním vyjednávání, kterým může být zaměstnavatel zaměstnanců, nebo také organizace zaměstnavatelů, dosáhnout zlepšení pracovních podmínek nebo vyšší mzdy. Za tímto účelem vyzývají své členy k účasti na stávce. Takováto stávka je prostředkem naplňování svobody sdružování chráněné unijním právem (čl. 12 odst. a článek 28 Listiny základních práv Evropské unie [Úř. věst. 2000, C 364, s. 1 ze dne 18. prosince 2000 [omissis]]) a nahrazuje, každopádně v míře nezbytné k umožnění stávky, jinak platná práva a povinnosti vyplývající z pracovní smlouvy. Výzva ke stávce totiž má „vnější“ účinky na leteckého dopravce a není součástí běžného výkonu jeho činnosti, jakkoliv vede ke stávce jeho vlastních zaměstnanců. Jelikož se totiž jedná o zbraň v rámci sporu souvisejícího s uzavřením nové nebo odlišné kolektivní smlouvy, směřuje výzva ke stávce právě k narušení „běžného výkonu činnosti“ a, pokud možno, k jeho úplnému paralyzování. V důsledku toho se výzva ke stávce většinou netýká jednoho či několika konkrétních letů, ale dotýká se typicky všech nebo alespoň podstatné části činnosti leteckého dopravce. Účel nařízení, chránit cestující - také uložením povinnosti k platbě náhrady - před „obtížemi“ (rozsudky Soudního dvora, IATA a ELFAA [EU:C:2006:10] bod 69; Wallentin-Hermann v. Alitalia bod 18) způsobenými zrušením, kterému bylo - v zásadě - možno zabránit, je u takovéto stávky naplněn stejně tak málo, jako v případech, v nichž externí stávka nebo jiná událost způsobí, že běžný výkon činnosti leteckého dopravce je zcela nebo z velké části zastaven. Kromě toho se mohou obě konstelace vzájemně prolínat, jak dokazuje případ projednávaný u West London County Court, v němž zaměstnanci leteckého dopravce vstoupili do divoké stávky, neboť provozovatel letiště chtěl ukončit pověření leteckého dopravce pozemní dopravou zavazadel ([omissis]).

g) Senát může svůj další věcný přezkum založit na výše uvedeném výkladu nařízení, aniž by si před tím vyžádal rozhodnutí Soudního dvora Evropské unie o předběžné otázce. Výše popsaný výklad normy totiž, jak bylo uvedeno, vyplývá ze znění a účelu nařízení a je v souladu s výkladem čl. 5 odst. 3 nařízení v judikatuře Soudního dvora. Úvahy, o něž Soudní dvůr opřel výklad tohoto ustanovení ve výše uvedených rozhodnutích, platí také v projednávané věci. Na základě této judikatury nemá senát pochybnosti o tom, že Soudní dvůr ohledně mimořádných okolností, které nastanou v souvislosti se stávkou, nedospěje k žádnému jinému hodnocení než u ostatních konstelací uvedených výčtem v bodě 14 odůvodnění.

Tomu nebrání, že odvolací soud dospěl v souladu s některými odbornými názory v literatuře [omissis] k odlišnému závěru. Ten je totiž, pokud je to blíže odůvodněno, odůvodněn zaprvé příslušným výkladem článku 19 Montrealské úmluvy, a zadruhé domněnkou, že spory o kolektivní smlouvy s vlastními zaměstnanci patří mezi obecná provozní rizika leteckého dopravce. Ani jedno

hledisko však není rozhodující ani podle znění nařízení ani podle judikatury Soudního dvora Evropské unie.

3. *V projednávané věci bylo oznámení stávky sdružením Cockpit, jak může senát sám posoudit na základě zjištění odvolacího soudu, způsobilé k tomu, aby přivodilo mimořádné okolnosti ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení.*

a) *V projednávané věci musela žalovaná počítat s tím, že se k výzvě ke stávce připojí převažující počet jí zaměstnaných pilotů. Nešlo tedy o kompenzaci malého výpadku malého počtu zaměstnanců způsobeného například nemocí, nýbrž o hrozící výpadek alespoň podstatné části pilotů. Žalovaná musela vycházet z toho, že v důsledku stávky nebude mít k dispozici počet pilotů postačující k dodržení celého letového řádu a proto nebude moci uskutečnit nikoliv nepodstatný počet jí plánovaných letů či je nebude moci uskutečnit tak, jak bylo plánováno; měla tedy důvod reagovat již na oznámení stávky a reorganizovat letový řád tak, aby nepříznivé dopady stávky na cestující byly za daných okolností co nejmenší a aby byla schopna po ukončení stávky co nejdříve obnovit běžný provoz. Takovou situaci nelze posuzovat jako běžný výkon činnosti leteckého dopravce.*

b) *Možnost žalované odvolávat se na mimořádné okolnosti nelze vyloučit z toho důvodu, že situace se nevymykala kontrole žalované.*

U sporů týkajících se kolektivní smlouvy zpravidla nelze předpokládat kontrolu nad situací, která by vylučovala mimořádné okolnosti. Rozhodnutí zahájit stávku přijímají zaměstnanci v rámci svého práva na kolektivní vyjednávání a tedy mimo výkon činnosti provozujícího leteckého dopravce. Z toho vyplývá, že letecký dopravce zpravidla nemá ani u vlastních zaměstnanců zásadní právní vliv na to, zda se stávka uskuteční či nikoliv. Neplatí přitom argument, že provozující letecký dopravce má v případě vnitropodnikové stávky možnost splnit požadavky a tím stávce zabránit. To by znamenalo požadovat od leteckého dopravce, aby se vzdal své svobody sdružování chráněné unijním právem a v pracovních sporech již od počátku hrál roli poraženého. To nelze od leteckého dopravce požadovat a ani by to nebylo v dlouhodobém zájmu cestujících v letecké dopravě.“

b) *Senát se ve své dosavadní judikatuře řídil názorem Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr) a za správnou ji považuje také v projednávané věci týkající se výzvy odborů ke stávce.*

Senát má za to, že jiné posouzení nevyplývá ani z rozsudku Soudního dvora ze dne 17. dubna 2018 ve věci C-195/17 („TUIFly“). Toto rozhodnutí se týkalo speciální situace „divoké stávky“, ke které došlo po překvapujícím oznámení plánů leteckého dopravce na restrukturalizaci podniku. To nelze v žádném případě srovnávat se situací v projednávané věci, ve které chybí konkrétní a aktuální podniková opatření, na něž vlastní zaměstnanci reagují bezprostředně a z vlastní iniciativy „divokou stávkou“.

Z rozsudku Soudního dvora ve věci C-195/17 nelze vyvodit ani to, že zákonná stávka vlastních zaměstnanců nemůže být mimořádnou okolností. Zejména z bodů

46 a 47 rozsudku pouze vyplývá, že pro posouzení stávky jako mimořádné okolnosti není relevantní, zda je stávka podle vnitrostátního práva legitimní či nikoliv. Z toho však nevyplývá, že by určité konstelace stávky měly být automaticky vyjmuty ze zproštění odpovědnosti, nebo by že přerušení práce zaměstnanců letecké společnosti legalizované výzvou odborů ke stávce zásadně v zásadě nemohlo představovat mimořádnou okolnost, neboť - protože k ní vyzvaly odbory - nepatří k běžné provozní činnosti leteckého dopravce a vymyká se jeho účinné kontrole.

Pro posouzení jako mimořádné okolnosti za skutkových okolností, které nastaly v této věci, je podle názoru senátu rozhodující, že výzva ke stávce - na rozdíl od „divoké stávky“ - má právě vnější účinek na výkon činnosti podniku. Taková výzva ke stávce se vymyká účinné kontrole leteckého dopravce a takto vyvolanou stávku nelze posuzovat jako běžný výkon činnosti dotčeného leteckého dopravce: výzva ke stávce resp. stávka slouží právě k tomu, aby tento výkon činnosti byl narušen nebo zastaven (Bundesgerichtshof [Spolkový soudní dvůr], rozsudek ze dne 21. srpna 2012, [omissis]).

Senát má za to, že vůči leteckému dopravci nelze namítat, že mohl stávce zabránit příp. ji „mít pod kontrolou“ tím, že vyhověl požadavkům odborů, neboť by tím byla porušena svoboda sdružování tím, že by spor s odbory byl spojen s povinností zaplatit náhradu podle nařízení (ES) č. 261/2004. Z tohoto důvodu nelze podle názoru senátu posuzovat ani existenci určité mzdové struktury nebo chybějící vůli zvýšit mzdy resp. v projednávané věci diety a příplatky instruktorů jako podnikové opatření leteckého dopravce, které by bylo srovnatelné s oznámením plánů na restrukturalizaci, jak tomu bylo v případě C-195/17.

c) S ohledem na rozhodnutí Soudního dvora Evropské unie ve věci C-195/17 je ovšem v judikatuře stále více zastáván názor, že u interní podnikové stávky organizované odbory již nelze vycházet z existence mimořádných okolností (Landgericht [zemský soud, dále „LG“] Düsseldorf, rozsudek ze dne 26. srpna 2018 [omissis]; LG Berlín, usnesení ze dne 11. února 2020 [omissis]; LG Bad Kreuznach, opatření ze dne 20. ledna 2020 [omissis]; LG Nürnberg-Fürth, opatření ze dne 2. března 2020 [omissis]; Arbeitsgericht (pracovní soud) Frankfurt, rozsudek ze dne 8. srpna 2019 [omissis]) příp. tak nelze učinit bez existence dalších zvláštních okolností (LG Hamburg, rozsudek ze dne 21. května 2019 [omissis], rozsudek ze dne 3. června 2019 [omissis], LG Memmingen, rozhodnutí ze dne 30. března 2020 [omissis]). Zproštění odpovědnosti u stávky vlastních zaměstnanců leteckého dopravce je zčásti odmítáno i v odborné literatuře [omissis].

Z tohoto důvodu považuje senát za nezbytné podat návrh na zahájení řízení o předběžné otázce.

[omissis]