

# Anonymizované znenie

Preklad

C-516/20 – 1

Vec C-516/20

## Návrh na začatie prejudiciálneho konania

### Dátum podania:

14. október 2020

### Vnútroštátny súd:

Landgericht Köln

### Dátum rozhodnutia vnútroštátneho súdu:

9. september 2020

### Žalobca:

JT

NQ

### Žalovaná:

Ryanair DCA

---

[*omissis*]

## **Landgericht Köln**

**(Krajinský súd v Kolíne, Nemecko)**

### **Uznesenie**

V právnom spore

JT a NQ proti Ryanair DCA

11. občianskoprávny senát Landgericht Köln (Krajinský súd v Kolíne)  
9. septembra 2020

[*omissis*]

#### **rozhodol:**

1. Konanie sa prerušuje.
2. Súdnemu dvoru Európskej únie sa v súlade s článkom 267 ZFEÚ predkladá návrh na začatie prejudiciálneho konania o tejto otázke:

Predstavuje štrajk vlastných zamestnancov leteckého dopravcu, ktorý sa uskutočnil na základe výzvy odborového orgánu, mimoriadnu okolnosť v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia (ES) č. 261/2004?

#### **Odôvodnenie:**

##### I.

1. Žalobcovia sa voči žalovanej domáhajú zaplata náhrady vo výške 400 eur každému z nich podľa 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 (ďalej len „nariadenie (ES) č. 261/2004“) spolu s úrokmi.

Žalobe predchádzajú nižšie uvedené skutkové okolnosti:

Žalobcovia si zarezovali na 25. júla 2018 pod číslom rezervácie SZHH9D let FR1035 prevádzkovaný žalobkyňou z Kolína/Bonu (CGN) na Tenerife (TFS). Let FR1035 mal pravidelný odlet o 12:40 hod a v cieľovom mieste mal pristáť o 16:25 hod (miestneho času). Let FR1035 bol zrušený. Náhradnú prepravu, prostredníctvom ktorej by sa žalobcovia prepravili do cieľového miesta ich cesty s omeškaním o menej ako 3 hodiny, im žalovaná neponúkla.

Vzdialenosť medzi Kolínom/Bonom a Tenerife je v rozmedzí od 1501 km do 3500 km.

Žalobcovia poverili svojich právnych zástupcov vymáhaním nárokov, ktoré im vznikli. Uvedení zástupcovia vyzvali žalovanú listom zo 7. marca 2019, aby v lehote najneskôr do 14. marca 2019 zaplatila každému zo žalobcov náhradu vo výške 400 eur, teda celkovo 800 eur, čo žalovaná odmietla s odvolaním sa na mimoriadne okolnosti, ktoré odôvodňovali zánik ich povinnosti zaplatiť náhradu.

Dôvodom zrušenia letu FR1035 z 25. júla 2018 bol štrajk portugalského, španielskeho, talianskeho a belgického letového personálu žalovanej organizovaný odborovým združením. Tento štrajk trval od 25. júla 2018, 00:00 hod. do 26. júla 2018, 24:00 hod. a spôsobil, že žalovaná nemala k dispozícii nijaký letový personál, prostredníctvom ktorého by dokázala uskutočniť tento let. Aj taliansky kabínový personál, ktorý mal nastúpiť na sporný let, sa podieľal na štrajku. Počas vyššie uvedeného obdobia odmietli nastúpiť do práce posádky na 455 letoch žalovanej. Žalovaná nasadila posádky z iných krajín, aby dokázala vyrovnať pracovné výpadky, avšak nedisponovala dostatočným počtom letového personálu na to, aby dokázala vyrovnať výpadok personálu spôsobený štrajkom. Žalovaná sa v tejto súvislosti okrem iného odvolala na novinový článok z 26. júla 2018, v ktorom sa ako výzva na štrajk uvádza: „*Leteckí sprievodcovia požadujú lepšie pracovné podmienky, okrem iného aj vyššie mzdy. Ryanair hrozí zrušením pracovných miest.*“

2. Amtsgericht (Okresný súd, Nemecko) žalobu zamietol. Priklonil sa k námietke žalovanej, keď konštatoval, že zrušenie sa má pripísať mimoriadnym okolnostiam v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia (ES) č. 261/2004. [omissis]

3. Proti rozsudku okresného súdu podali žalobcovia odvolanie. Naďalej uplatňujú svoj žalobný návrh a tvrdia, že v zmysle rozsudku Súdneho dvora zo 17. apríla 2018 vo veci C-195/17 („TUIFly“) na rozdiel od názoru Amtsgericht (okresný súd) sa aj odbormi zvolaný štrajk vlastných zamestnancov môže považovať za súčasť normálneho výkonu činnosti leteckého dopravcu a teda že nejde o mimoriadnu okolnosť v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia (ES) č. 261/2004. Žalobcovia sa ďalej domnievajú, že žalovaná bola povinná označiť príčiny štrajku a opatrenia, ktoré prijala za účelom jeho odvrátenia, pričom názorové rozdiely medzi obchodným vedením a pracovníkmi podniku nemajú mimoriadnu povahu a nepôsobia zvonku na prevádzku podniku. Uvedené platí aj pre kolektívne právne spory.

Žalovaná navrhuje odvolanie zamietnuť.

## II.

Pre rozhodnutie o odvolaní je podstatné, aby Súdny dvor Európskej únie v rámci svojho prejudiciálneho rozhodnutia odpovedal na prejudiciálnu otázku.

1. Otázka je relevantná pre rozhodnutie v konaní:

Ak by sa v prípade skutkových okolností v tejto veci týkajúcich sa sporného letu uplatnili mimoriadne okolnosti v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia (ES) č. 261/2004 ako dôvod pre zánik zodpovednosti, odvolanie by sa zamietlo, pretože žalobcovia v takomto prípade nemajú nárok na zaplatenie náhrady. Naopak, ak by štrajk nepredstavoval mimoriadnu okolnosť, ktorá vedie k zániku zodpovednosti, odvolaniu by bolo potrebné vyhovieť.

2. Či sa štrajk začatý na podnet odborového orgánu považuje za mimoriadnu okolnosť v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia (ES) č. 261/2004, predstavuje otázku výkladu tohto ustanovenia, v tejto veci znaku skutkovej podstaty „mimoriadne okolnosti“, ktorý je v prípade pochybností vyhradený Súdnu dvoru.

3. Podľa doterajšieho názoru senátu je zrušenie v prejednávanom prípade odôvodnené mimoriadnou okolnosťou v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia (ES) č. 261/2004.

a) Bundesgerichtshof (Spolkový Súdny dvor, Nemecko) rozsudkom z 21. augusta 2012 [*omissis*] rozhodol, že zodpovednosť podľa článku 5 ods. 3 nariadenia (ES) č. 261/2004 zanikne vtedy, ak vlastní zamestnanci leteckého dopravcu na základe výzvy odborového orgánu vstúpia do štrajku. Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor) rozhodoval o výzve združenia pilotov Cockpit na štrajk a v tomto ohľade (v relevantnej časti) konštatoval:

„...“

2. Na rozdiel od názoru odvolacieho súdu môže výzva odborového orgánu na štrajk v rámci kolektívnoprávneho sporu, akým je ohlásená pracovná výluka pilotov žalovanej, ktorí sú členmi združenia Cockpit, ktorá v zmysle nespochybných zistení odvolacieho súdu viedla k zrušeniu letu, predstavovať mimoriadne okolnosti v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia.

...

f) Kritériá, ktoré Súdny dvor stanovil v súvislosti s technickými poruchami sa uplatnia aj vtedy, ak udalosti, ako napríklad v odôvodnení 14 (uznesenie Súdneho dvora z 22. decembra 2008, C-549/07, EU:C:2008:771, Wallentin-Hermann/Alitalia, bod 22) uvádzané prípady politickej nestability, meteorologických podmienok nezlučiteľných s vykonaním príslušného letu, rizík bezpečnostnej ochrany a štrajkov, ktoré ovplyvňujú prevádzku príslušného leteckého dopravcu, možno považovať za príčiny mimoriadnych okolností. Aj v tomto ohľade je podstatné, či je zrušenie odôvodnené neobvyklými okolnosťami, ktoré nepatria do rámca bežnej prevádzkovej činnosti letového dopravcu a ktoré nemá možnosť ovplyvniť.

Ak ide tak, ako v spornom prípade, o štrajk, nie je v tomto ohľade (v každom prípade spravidla) podstatné, či je prevádzka leteckého dopravcu narušená v dôsledku kolektívnoprávneho sporu medzi tretími osobami, napríklad štrajkom

zamestnancov prevádzkovateľa letiska alebo iného podniku, ktorý bol poverený plnením podstatných prevádzkových úloh, napríklad výkonom bezpečnostnej kontroly, resp. tým, že vlastní zamestnanci prevádzkujúceho leteckého dopravcu, ako napríklad letiskový personál alebo letecký personál, vstúpia do štrajku. Ani z článku 5 ods. 3 nariadenia, ani z odôvodnenia 14 resp. vyššie uvedeného zmyslu a účelu ustanovení nevyplýva takéto rozlišovanie.

Aj štrajk vlastných zamestnancov sa spravidla uskutoční na podnet odborového orgánu, ktorý má za cieľ vyjednať od protistrany v kolektívnom vyjednávaní, ktorou môže byť zamestnávateľ zamestnancov, ale aj organizácia zamestnávateľov, lepšie pracovné podmienky a vyššie mzdy. Na tento účel vyzve svojich členov, aby sa zúčastnili na štrajku. Takýto štrajk je prostriedkom výkonu slobody združovať sa (článok 12 ods. 1 a článok 28 Charty základných práv Európskej únie [Ú. v. EÚ C 364, 2000, s. 1 a nasl. *[omissis]*]) a vedie k pozastaveniu účinnosti, ak je to potrebné pre umožnenie štrajku, inak existujúcich práv a povinností vyplývajúcich z pracovnej zmluvy. Výzva na štrajk, aj pokiaľ vedie k pracovnej výluke vlastných zamestnancov, má na leteckého dopravcu „vonkajší“ vplyv a nie je súčasťou obvyklého výkonu jeho činnosti. Jeho cieľom, ako bojového nástroja v rámci sporu o novú alebo inú kolektívnu zmluvu, je totiž práve obmedziť, alebo pokiaľ je to možné úplne ochromiť „obvyklý výkon činnosti“. Spravidla sa teda netýka len niektorých konkrétnych alebo jednotlivých letov, ale obvykle ovplyvní celkovú činnosť letového dopravcu alebo jej podstatnú časť. Cieľ nariadenia, ktorým je chrániť cestujúcich, aj v podobe náhrad, pred „problémami“ (rozsudok Súdneho dvora IATA a ELFAA bod 69, Wallentin-Hermann/Alitalia bod 18), ktoré v zásade vyplývajú zo zrušenia, ktorým sa možno vyhnúť, nie je pri takomto štrajku podstatný rovnako, ako v prípadoch, keď externý štrajk alebo iná okolnosť vedú k tomu, že normálna prevádzková činnosť leteckého dopravcu bude v podstatnej časti alebo v celom rozsahu ochromená. Okrem toho sa môžu *[omissis]* oba prípady skutkových okolností navzájom prelínať.

g) Senát môže svoje vecné posúdenie založiť na vyššie uvedenom výklade bez toho, aby si zadovážil prejudiciálne rozhodnutie Súdneho dvora Európskej únie. Uvedený výklad ustanovenia totiž tak, ako už bolo uvedené, vyplýva zo znenia a účelu nariadenia a je v súlade s výkladom článku 5 ods. 3 nariadenia v už existujúcej judikatúre Súdneho dvora. Úvahy, z ktorých Súdny dvor vychádzal pri výklade tohto ustanovenia vo vyššie uvedených rozsudkoch, sú relevantné aj v spornom prípade. Senát na základe tejto judikatúry nemá nijaké pochybnosti o tom, že Súdny dvor v súvislosti s mimoriadnymi okolnosťami, ktoré nastali v dôsledku štrajku, nedospeje k inému posúdeniu, ako v prípade ostatných skutkových okolností, ktoré sa uvádzajú ako príklad v odôvodnení 14 nariadenia.

Tomu nebráni, že odvolací súd v súlade s niektorými hlasmi v odbornej literatúre *[omissis]* dospel k odlišnému záveru. Tento záver, ako bude vysvetlené nižšie, je na jednej strane odôvodnený príslušným výkladom článku 19 Montrealského dohovoru a na druhej strane domnienkou, že kolektívne pracovnoprávne spory s vlastnými zamestnancami patria k všeobecnému prevádzkovému riziku



leteckého dopravcu. Ani jedno z týchto hľadísk sa v zmysle znenia nariadenia resp. podľa judikatúry Súdneho dvora Európskej únie nepovažuje za rozhodujúce.

3. V spornom prípade mohlo ohlásenie štrajku zo strany združenia Cockpit, ako môže senát na základe zistení odvolacieho súdu sám posúdiť, privodiť mimoriadne okolnosti v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia.

a) V spornom prípade musela žalovaná rátať s tým, že prevažná časť pilotov, ktorých zamestnáva, prijme výzvu na štrajk. Nešlo teda o to, aby sa napríklad zabezpečila kompenzácia absencií malého počtu zamestnancov pre chorobu, ale aby sa reagovalo na hroziaci výpadok prinajmenšom veľkej časti zamestnaných pilotov. Žalovaná musela predpokladať, že v dôsledku štrajku nebude mať dostatok pilotov na to, aby dodržala celý letový plán a preto nebude môcť plánované lety vykonať vôbec, ale podľa plánu, a preto vyvinula snahu reagovať už na ohlásenie štrajku a zmeniť letový plán tak, aby boli na jednej strane cestujúci v leteckej doprave štrajkom obmedzení čo najmenej, ako bolo za daných okolností možné a na druhej strane, aby po skončení štrajku mohla čo najskôr obnoviť bežnú prevádzku. Takúto situáciu nemožno považovať za normálnu činnosť leteckého dopravcu.

b) Odkaz žalovanej na mimoriadne okolnosti nie je irelevantný len preto, že situácia sa nevymykala z účinnej kontroly žalovanej.

V prípade kolektívneho pracovnoprávneho sporu spravidla nemožno vychádzať z účinnej kontroly nad situáciou, ktorá vylučuje existenciu mimoriadnych okolností. Rozhodnutie o vedení štrajku prijímajú zamestnanci v rámci práva na kolektívne vyjednávanie a teda mimo výkonu činnosti prevádzkujúceho leteckého dopravcu. Z toho vyplýva, že letecký dopravca spravidla nemá ani v prípade vlastných zamestnancov nijaký relevantný právny vplyv na to, či sa štrajk začne alebo nie. Pritom nemožno prijať tvrdenie, že prevádzkujúci letecký dopravca mal v prípade interného podnikového štrajku možnosť splniť požiadavky a tým štrajk odvrátiť. Od leteckého dopravcu by sa totiž žiadalo, aby sa vzdal svojej slobody združovať sa a v rámci pracovného sporu sa vopred postavil do role porazeného. Vyššie uvedené nemožno od leteckého dopravcu spravodlivo požadovať a takýto postup by nebol ani v dlhodobom záujme cestujúcich v leteckej doprave.“

b) Senát sa vo svojej doterajšej judikatúre riadil názorom Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor) a považuje ju v prípade skutkových okolností týkajúcich sa výzvy odborového orgánu na štrajk aj naďalej za relevantnú.

Iné posúdenie nevyplýva podľa názoru senátu ani z rozsudku Súdneho dvora Európskej únie zo 17. apríla 2018 vo veci C-195/17 („TUIFly“). Tento rozsudok sa týkal osobitných skutkových okolností „divého štrajku“, ktorý sa začal v dôsledku prekvapivého oznámenia leteckého dopravcu o reštrukturalizácii, na ktorý vlastní zamestnanci leteckého dopravcu zareagovali bezprostredne a negatívnym spôsobom. Takúto situáciu nemožno v žiadnom prípade porovnať

so skutkovými okolnosťami prejednávaného prípadu, keď sa členovia odborového orgánu zapojili do štrajku organizovaného odborovým orgánom.

Z rozsudku Súdneho dvora vo veci C-195/17 taktiež nemožno vyvodiť záver, že zákonný štrajk vlastných zamestnancov nemožno považovať za mimoriadnu okolnosť. Najmä z bodov 46 a 47 rozsudku možno vyvodiť len to, že pri posudzovaní štrajku ako mimoriadnej okolnosti nie je relevantné, či sa štrajk považuje v zmysle vnútroštátneho práva za zákonný. To však neznamená, že sa niektoré skutkové okolnosti štrajku majú automaticky vyňať z možnosti zániku zodpovednosti alebo že by odmietnutie nástupu do práce zamestnancov leteckej spoločnosti, ktoré sa s ohľadom na zvolanie štrajku odborovým orgánom považuje za zákonné, v zásade nemohlo predstavovať mimoriadnu okolnosť, pretože s ohľadom na zvolanie štrajku odborovým orgánom nepatrí do rámca normálnej prevádzkovej činnosti leteckého dopravcu a letecký dopravca nad ním nemá účinnú kontrolu.

Podľa názoru senátu sa pre posúdenie mimoriadnej okolnosti v prípade skutkových okolností prejednáwanej veci vyžaduje, aby výzva odborového orgánu, na rozdiel od „divého štrajku“, mala práve vonkajší vplyv na prevádzkovú činnosť podniku. Takáto výzva na štrajk nepatrí do rámca účinnej kontroly leteckého dopravcu a vyhlásený štrajk nemožno považovať ani za bežnú činnosť dotknutého leteckého dopravcu: výzva na štrajk resp. štrajk slúžia práve na to, aby takúto prevádzku narušili alebo zastavili [*omissis*].

Z pohľadu senátu nemožno leteckému dopravcovi vytýkať ani to, že mohol takýmto štrajku zabrániť resp. ho „kontrolovať“ tým, že by vyhovel požiadavkám zo strany odborového orgánu, pretože takýmto spôsobom by bolo zasiahnuté do slobody združovať sa, keďže spor s odborovým orgánom by bol spojený s povinnosťou zaplatiť náhradu podľa nariadenia (ES) č. 261/2004. Z tohto dôvodu nemôže podľa názoru senátu ani určitý systém odmeňovania resp. nesúhlas so zvýšením mzdy považovať za podnikové opatrenie leteckého dopravcu, ktoré by bolo porovnateľné s oznámením reštrukturalizačných plánov, ako vo veci C-195/17.

c) S prihliadnutím na rozhodnutie Súdneho dvora vo veci C-195/17 sa však v najnovšej judikatúre stále viac uplatňuje názor, že v prípade vnútro podnikového štrajku organizovaného odborovým orgánom nemožno vychádzať z existencie mimoriadnych okolností [*omissis*] resp. v každom prípade vtedy, ak neexistujú ďalšie osobitné okolnosti [*omissis*]. Zánik zodpovednosti v prípade štrajku vlastných zamestnancov leteckého dopravcu odmieta aj časť odbornej literatúry [*omissis*].

Z tohto dôvodu považuje senát za potrebné podať návrh na začatie prejudiciálneho konania.

[*omissis*]