

# Anonymizované znenie

Preklad

C-613/20 – 1

---

**Vec C-613/20**

**Návrh na začatie prejudiciálneho konania**

**Dátum podania:**

18. november 2020

**Vnútroštátny súd:**

Landesgericht Salzburg

**Dátum rozhodnutia vnútroštátneho súdu:**

10. november 2020

**Žalobca:**

CS

**Žalovaná:**

Eurowings GmbH

---

## UZNESENIE

Landesgericht Salzburg (Krajinský súd Salzburg, Rakúsko) ako odvolací súd [omissis] vo veci žalobcu **CS**, [omissis] [omissis], proti žalovanej **Eurowings GmbH**, [omissis] Düsseldorf, [omissis] o zaplatenie 250,00 eura s príslušenstvom v konaní o odvolaní žalobcu proti rozsudku Bezirksgericht Salzburg (Okresný súd Salzburg, Rakúsko) z 3. júla 2020 [omissis] rozhodol:

**I.** Súdnemu dvoru Európskej únie sa podľa [článku] 267 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ) predkladajú nasledujúce prejudiciálne otázky:

**1.** *Môže štrajk zamestnancov leteckého dopravcu, na ktorý vyzvala odborová organizácia s cieľom presadiť mzdové požiadavky a/alebo nároky na sociálne dávky, predstavovať „mimoriadnu okolnosť“ v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia (ES) č. 261/2004?*

**2.** *Platí to aspoň v prípade,*

**a)** *ak sa zamestnanci dcérskej spoločnosti pripoja k výzve na štrajk proti materskej spoločnosti skupiny (Lufthansa AG) s cieľom podporiť požiadavky palubného personálu materskej spoločnosti skupiny, ktoré presadzuje odborová organizácia, a*

**b)** *najmä v prípade, ak sa štrajk v dcérskej spoločnosti po dohode v materskej spoločnosti „oddeli“ tým, že odborová organizácia bez zjavných dôvodov pokračuje v štrajku a dokonca ho ešte rozšíri, pričom palubný personál dcérskej spoločnosti sa stotožní s touto výzvou?*

**3.** *Postačuje na to, aby prevádzkujúci letecký dopravca preukázal mimoriadnu okolnosť, uviesť, že odborová organizácia napriek tomu, že materská spoločnosť skupiny splnila požiadavky, bezdôvodne ponechala výzvu na štrajk v platnosti a napokon ju dokonca časovo rozšírila, a kto znáša dôsledky toho, že podrobnejšie skutkové okolnosti týkajúce sa tejto otázky zostali neobjasnené?*

**4.** *Môže štrajk v dcérskej spoločnosti žalovanej, ktorý bol ohlásený 18. októbra 2019 na 20. októbra 2019 v čase od 5:00 hod. do 11:00 hod. a ktorý bol napokon ešte 20. októbra 2019 o 5:30 hod. spontánne predĺžený do 24:00 hod., predstavovať okolnosť, ktorá sa už vymyká účinnej kontrole?*

**5.** *Sú opatrenia v podobe zostavenia alternatívneho letového poriadku a nahradenia letov, ktoré boli zrušené pre nedostatok palubného personálu, subcharterovými letmi s osobitným zreteľom na cieľové miesta, ktoré sú ťažko dostupné pre pozemnú dopravu, a rozlišovanie medzi letmi v rámci Nemecka a letmi v rámci Európy opatreniami primeranými situácii, ak sa navyše vezme do úvahy, že z celkového počtu 712 letov, ktoré sa mali uskutočniť v tento deň, sa muselo zrušiť len 158 letov?*

6. Aké požiadavky sa majú klásť na povinnosť tvrdenia prevádzkujúceho leteckého dopravcu týkajúcu sa prijatia všetkých primeraných opatrení, ktoré sú technicky a hospodársky znesiteľné?

II. Konanie o odvolaní žalobcu sa prerušuje do doručenia prejudiciálneho rozhodnutia Súdneho dvora Európskej únie.

## ODÔVODNENIE:

### 1. Skutkový stav:

Žalobca si zarezervoval u žalovanej na 20. októbra 2019 let (č. EW 8143) zo Salzburgu do Berlína (letisko Tegel). Čas odletu zo Salzburgu bol naplánovaný na 21:05 hod. Čas priletu v Berlíne bol naplánovaný na 22:15 hod. Letová vzdialenosť medzi týmito dvoma miestami je menej ako 1 500 km. Žalobca nemohol nastúpiť na tento let, lebo tento let musel byť zrušený (nepochybné) v dôsledku štrajku palubného personálu žalovanej.

Štrajk zorganizovala odborová organizácia „UFO“ (Unabhängige Flugbegleiterorganisation e. V. – Nezávislá organizácia stevardov). Štrajk bol dôsledkom kolektívneho vyjednávania s materskou spoločnosťou skupiny (Lufthansa AG) žalovanej. S cieľom posunúť rokovania vpred a zvýšiť tlak na materskú spoločnosť skupiny bol štrajk 18. októbra 2019 rozšírený na zamestnancov dcérskych spoločností (Sunexpress Deutschland, Lufthansa CityLine, Germanwings a Eurowings). Štrajk sa 20. októbra 2019 dotkol 712 letov žalovanej. Štrajk, ktorý bol najprv časovo obmedzený na predpoludnie (od 05:00 hod. do 11:00 hod.), bol v ten istý deň náhle predĺžený do polnoci. Predĺženie časového rámca viedlo k tomu, že letový poriadok zostavený na tento deň nebolo možné dodržať. V dôsledku uskutočneného prepracovania letového poriadku musela žalovaná zrušiť 158 letov vrátane letu žalobcu.

### 2. Návrhy a tvrdenia účastníkov konania:

Žalobca sa domáha zaplata náhrady vo výške 250,00 eura podľa článku 7 ods. 1 písm. b) nariadenia (ES) č. 261/2004, lebo zrušenie letu bolo spôsobené štrajkom palubného personálu, za ktorý zodpovedá žalovaná. Domnieva sa, že tento štrajk nebol mimoriadnou okolnosťou v zmysle článku 5 ods. 3 [nariadenia o právach cestujúcich v leteckej doprave], ale naopak zaň zodpovedá žalovaná. Príčinou štrajku boli zrejme aj reštrukturalizačné opatrenia u samotnej žalovanej, pričom žalovaná mu mala včas zabrániť príslušnými rokovaniami a dohodami. Spory týkajúce sa kolektívneho vyjednávania sú súčasťou bežnej činnosti leteckého dopravcu. Dohoda, ku ktorej neskôr došlo, svedčí o tom, že žalovaná mohla urovnať spor, a preto boli štrajky spôsobené internými rozhodnutiami dopravcu. Štrajk spadal pod bežný výkon činnosti žalovanej a nevymykala sa ani jej kontrole.

Žalovaná odmietla zaplatiť náhradu a uviedla, že zrušenie letu bolo spôsobené mimoriadnymi okolnosťami. Tvrdí, že štrajk bol 14. októbra 2019 ohlásený len vo

vzťahu k spoločnosti Lufthansa AG, ale potom bol 18. októbra 2019 rozšírený na jej dcérske spoločnosti, a teda aj na žalovanú. Časový rámec štrajku bol najprv ohlásený na obdobie od 05:00 hod. do 11:00 hod. a až 20. októbra 2019 bol spontánne a bez predchádzajúceho ohlásenia zo strany odborovej organizácie predĺžený do polnoci. To bolo žalovanej oznámené v ten istý deň o 05:30 hod., a preto núdzový plán zostavený pre pôvodný časový rámec už nebol aktuálny. Žalovanej sa počas sporného letového dňa vďaka využitiu subcharterových letov nepodarilo uskutočniť len 158 letov z celkového počtu 712 dotknutých letov a žalovaná prijala všetky dostupné opatrenia, pričom cieľom náhradného letového poriadku bolo najmenej obmedziť všetkých cestujúcich. Lufthansa AG 18. októbra 2019 ustúpila a ohlásila zvýšenie miezd o 2 %. Varovné štrajky v spoločnosti Lufthansa boli odvolané, zatiaľ čo štrajk u žalovanej trval ďalej, hoci nemal nijaký základ. Štrajk teda nebol súčasťou bežnej činnosti leteckého dopravcu a vymykala sa kontrole žalovanej, a to tým skôr, že rozšírenie štrajku a predĺženie časového rámca predstavovali mimoriadnu okolnosť, ktorej žalovaná nemohla zabrániť.

### 3. Doterajší priebeh konania:

Prvostupňový súd žalobný návrh zamietol. Z právneho hľadiska dospel na základe už opísaného skutkového stavu k názoru, že štrajk, ktorý spôsobil zrušenie letu, treba považovať za mimoriadnu okolnosť v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia o právach cestujúcich v leteckej doprave, ktorá sa vymykala kontrole žalovanej. Napriek ústupku spoločnosti Lufthansa AG ako materskej spoločnosti skupiny štrajk nielenže pokračoval, ale bol dokonca ešte rozšírený. Žalovaná ako dcérska spoločnosť spoločnosti Lufthansa AG tiež nemohla dospieť k záväznej dohode v mene materskej spoločnosti skupiny. Žalovaná napriek náhlemu rozšíreniu štrajku ešte zostavila núdzový plán. Náhle predĺženie časového rámca po začiatku štrajku sa vymykalo kontrole žalovanej. Štrajk sa v tento deň dotkol 712 letov, pričom žalovanej sa podarilo obmedziť zrušenia na 158 letov, a teda na nevyhnutný počet.

Žalobca podal proti tomuto rozsudku odvolanie, v ktorom tvrdí, že prvostupňový súd sa dopustil nesprávneho právneho posúdenia. Žalobca vo svojom odvolaní navrhuje, aby súd v celom rozsahu vyhovel žalobe.

[omissis]

Landesgericht Salzburg (Krajinský súd Salzburg) má teraz ako odvolací súd rozhodnúť o tomto odvolaní[.] [omissis]

Na Landesgericht Salzburg (Krajinský súd Salzburg) ako odvolacom súde sa vedú aj ďalšie štyri konania, v ktorých si žalobcovia uplatňujú práva na náhradu na základe rovnakých skutkových okolností. V týchto prípadoch sa však žalobám na prvom stupni vyhovel. Eurowings GmbH, ktorá je žalovanou aj v týchto konaniach, v jednotlivých odvolaniach, ktoré podala, okrem návrhu na zmenu prvostupňového rozhodnutia a zamietnutie žaloby subsidiárne tiež navrhla

predložiť Súdnemu dvoru Európskej únie dve prejudiciálne otázky týkajúce sa štrajku ako mimoriadnej okolnosti.

### **Právne posúdenie:**

#### 4. Právny základ:

Podľa článku 5 ods. 3 nariadenia o právach cestujúcich v leteckej doprave prevádzkujúci letecký dopravca nie je povinný platiť náhradu podľa článku 7, ak môže preukázať, že zrušenie je spôsobené mimoriadnymi okolnosťami, ktorým sa nedalo zabrániť ani vtedy, keď boli prijaté všetky primerané opatrenia.

V odôvodnení 14 nariadenia o právach cestujúcich v leteckej doprave sa uvádza, že záväzky prevádzkujúcich leteckých dopravcov by mali byť obmedzené alebo by mali byť od nich leteckí dopravcovia oslobodení v prípadoch, keď bola udalosť spôsobená mimoriadnymi okolnosťami, ktorým sa nedalo zabrániť ani vtedy, keď boli prijaté všetky primerané opatrenia. Také okolnosti môžu nastať okrem iného v prípadoch štrajkov, ktoré ovplyvňujú prevádzku príslušného leteckého dopravcu.

#### 5. Prejudiciálne otázky:

Vo veci C-195/17 Súdny dvor Európskej únie spresnil, že ako mimoriadne okolnosti v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia o právach cestujúcich v leteckej doprave možno kvalifikovať také udalosti, ktoré sa svojou povahou alebo pôvodom netýkajú bežnej aktivity dotknutého leteckého dopravcu a vymykajú sa jeho účinnej kontrole. Okolnosti uvedené v odôvodnení 14 nie sú nevyhnutné a automaticky okolnosťami vylučujúcimi povinnosť zaplatiť náhradu. V každom jednotlivom prípade treba posúdiť, či sú splnené tieto kumulatívne podmienky, teda že udalosti sa svojou povahou alebo pôvodom netýkajú bežnej aktivity dotknutého leteckého dopravcu a vymykajú sa jeho účinnej kontrole. Vzhľadom na cieľ nariadenia, ktorým je zabezpečiť vysokú úroveň ochrany cestujúcich, treba pojem mimoriadne okolnosti vykladať reštriktívne. Pri posudzovaní štrajku sa nemá prihliadať na to, či je štrajk podľa uplatniteľného vnútroštátneho práva zákonný, aby sa toto posúdenie vykonalo nezávisle od právnych úprav jednotlivých členských štátov v sociálnej oblasti. Reštrukturalizácie a reorganizácie podnikov sú súčasťou bežných opatrení podnikov, ktoré súvisia s ich riadením. V danom štrajku zamestnancov dotknutého leteckého dopravcu, ku ktorému došlo v dôsledku neočakávaného oznámenia tohto dopravcu o reštrukturalizácii podniku, sa podľa tohto rozhodnutia uskutočňuje riziko, ktoré je súčasťou bežného výkonu činnosti dotknutého leteckého dopravcu.

Súdny dvor Európskej únie odpovedal na prejudiciálnu otázku v tom zmysle, že článok 5 ods. 3 nariadenia (ES) č. 261/2004 v spojení s odôvodnením 14 tohto nariadenia sa má vykladať v tom zmysle, že taká spontánna neprítomnosť značnej časti palubného personálu v práci („divý štrajk“), o akú ide vo veciach samých, ku ktorej došlo v dôsledku neočakávaného oznámenia prevádzkujúceho leteckého



dopravcu o reštrukturalizácii podniku a v nadväznosti na výzvu, ktorá nepochádzala od zástupcov zamestnancov podniku, ale spontánne od samotných zamestnancov, ktorí si nahlásili práceneschopnosť, nespadá pod pojem „mimoriadne okolnosti“ v zmysle tohto ustanovenia.

Súdny dvor Európskej únie sa však ešte nemusel zaoberať situáciou, ktorú v značnej miere ovplyvňujú okolnosti týkajúce sa celej skupiny. Preto vzniká otázka, či a ako dlho je súčasťou bežného výkonu činnosti dotknutého leteckého dopravcu skutočnosť, že zamestnanci dcérskej spoločnosti sa pripoja k výzve odborovej organizácie na štrajk proti materskej spoločnosti skupiny s cieľom podporiť mzdové požiadavky palubného personálu materskej spoločnosti skupiny, ktoré presadzuje odborová organizácia. Táto otázka vzniká predovšetkým vtedy, keď sa štrajk v dcérskej spoločnosti po dohode odborovej organizácie s materskou spoločnosťou skupiny „oddelí“ tým, že odborová organizácia UFO bez zjavných dôvodov pokračuje v štrajku a dokonca ho ešte rozšíri, pričom palubný personál sa stotožní s touto výzvou.

Z bodov 27 a 28 rozsudku Súdneho dvora vo veci C-315/15 vyplýva, 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, pričom uvedené podmienky musia byť splnené kumulatívne. Z odpovedí na prejudiciálne otázky vo vzájomnej súvislosti odvolací súd vyvodzuje, že možnosť účinnej kontroly nie je dôležitá len pri možnosti zabrániť následkom prijatím primeraných opatrení, ale aj pri určovaní, či sa určité udalosti ešte týkajú bežnej aktivity dotknutého leteckého dopravcu.

Otázka týkajúca sa dôkaznej povinnosti bola podľa bodov 27 a 28 rozsudku Súdneho dvora C-315/15 objasnená v tom zmysle, že prevádzkujúci letecký dopravca musí preukázať mimoriadnu okolnosť, ako aj to, že mimoriadnym okolnostiam by sa v žiadnom prípade nedalo zabrániť opatreniami primeranými situácii. Musia to byť pritom také opatrenia, ktoré v čase, keď tieto mimoriadne okolnosti nastanú, zodpovedajú najmä podmienkam technicky a hospodársky znesiteľným pre dotknutého leteckého dopravcu. Okrem toho však doteraz ešte nebola objasnená otázka, či v zmysle opísanej dôkaznej povinnosti a povinnosti tvrdenia postačuje, ak žalovaná tvrdí, že odborová organizácia napriek splneniu požiadaviek materskou spoločnosťou skupiny ponechala výzvu na štrajk v platnosti a napokon ju dokonca rozšírila. V tejto súvislosti je potrebné spomenúť, že žalobca vytýka žalovanej, že sa vôbec nevyjadrila k obsahu štrajku a k požiadavkám zamestnancov žalovanej.

Podľa názoru vnútroštátneho súdu na povinnosť tvrdenia a dôkaznú povinnosť žalovaného leteckého dopravcu v tejto súvislosti nemožno klásť prehnané požiadavky. Tieto povinnosti tiež nemôžu byť také rozsiahle, že by sa museli vylúčiť všetky dôvody, ktoré si len možno predstaviť a ktoré možno abstraktne pripísať leteckému dopravcovi, na to, aby odborová organizácia a zamestnanci vyzvaní na štrajk pokračovali v štrajku. Ak je príčinou štrajku stagnujúce kolektívne vyjednávanie a neskôr predsa dôjde k dohode, pokračovanie

a rozšírenie štrajku je bezdôvodné, ak sa v konaní nepreukáže žiadny z dôvodov tohto štrajku, ktoré možno pripísať žalovanej.

V súvislosti so zisteným riadením štrajku zo strany materskej spoločnosti skupiny a žalovanej ako jej dcérskej spoločnosti sa možno domnievať, že pri výpadku 712 letov v jeden deň nevyhnutne už nemožno uskutočniť všetky lety a je potrebné určiť priority. Pri takom prepracovaní letového poriadku sa preto v zásade zdá prípustné určiť priority, ako to žalovaná uviedla s odkazom na najmenšie obmedzenie pre všetkých cestujúcich. Žalobca spochybnil tento postup bez uvedenia dôvodov, pričom na základe vykonaného prepracovania letového poriadku sa napokon muselo zrušiť len 158 letov.

[omissis]

PRACOVNÝ DOKUMENT