

Anonymizovaná verze

Překlad

C-287/20 – 1

(Věc C-287/20)

Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce

Datum doručení:

30. června 2020

Předkládající soud:

Amtsgericht Hamburg (Německo)

Datum předkládacího rozhodnutí:

16. června 2020

Žalobci:

EL

CP

Žalovaná:

Ryanair Designated Activity Company

Amtsgericht Hamburg (Okresní soud v Hamburku, Německo)

[*omissis*]

Usnesení

V právním sporu

1) **EL**, [*omissis*] Villanova di Composampiero, Itálie

- žalobce -

2) **CP**, [*omissis*] Villanova di Camposampiero, Itálie

- žalobkyně -

[omissis]

proti

Ryanair Designated Activity Company, [omissis] Dublin, Irsko

žalované -

[omissis]

Amtsgericht Hamburg (Okresní soud v Hamburku) [omissis] rozhodl dne 16. června 2020 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 odbory zorganizovaná stávka vlastních zaměstnanců provozujícího leteckého dopravce „mimořádnou okolnost“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení (ES) č. 261/2004?

Je v této souvislosti relevantní, zda se před stávkou uskutečnila jednání se zástupcem / zástupci zaměstnanců?

Odůvodnění:

1. [omissis] [poznámky k vnitrostátnímu řízení]
2. Rozhodnutí o právním sporu [omissis], proti němuž nelze podat řádný opravný prostředek, závisí na rozhodnutí Soudního dvora Evropské unie o předběžné otázce, kterým tento soud odpoví na předběžnou otázku formulovanou ve výroku.

Popis předmětu sporu

3. Žalobci se domáhají toho, aby jim žalovaná zaplatila náhradu ve výši 500 eur.
4. Žalobkyně měla potvrzenou rezervaci na let z Verony [omissis] do Hamburku [omissis] na 28. září 2018 (číslo letu FR5074), který měla uskutečnit žalovaná, a do Hamburku měla přiletět dne 28. září 2018 v 14 hodin 50 minut. Let byl zrušen. Důvodem zrušení byla stávka palubních průvodců a pilotů žalované. Po oznámení stávky tři dny předem se žalovaná snažila uskutečnit co největší počet letů. Přesto však podle svého názoru musela zrušit let, který je předmětem tohoto sporu,.
5. Jak bezprostředně před stávkou, tak i dávno před ní, probíhala jednání se zástupci zaměstnanců, která však nepřinesla žádná definitivní výsledky.
6. Žalovaná informovala žalobce o zrušení letu v den, na který byl naplánován odlet.

7. [omissis] [nepodstatné]

Relevantní ustanovení unijního práva

Listina základních práv Evropské unie [omissis]

8. Článek 12 („Svoboda shromažďování a sdružování“) zní:

„Každý má právo na svobodu pokojného shromažďování a na svobodu sdružovat se s jinými na všech úrovních, zejména pokud jde o záležitosti politické, odborové či občanské, což zahrnuje právo každého zakládat na ochranu svých zájmů odbory a vstupovat do nich. (...)“

9. Článek 28 („Právo na kolektivní vyjednávání a akce“) zní:

„Pracovníci a zaměstnavatelé či jejich příslušné organizace mají v souladu s právem Unie a vnitrostátními právními předpisy a zvyklostmi právo sjednávat a uzavírat na vhodných úrovních kolektivní smlouvy a v případě konfliktu zájmů vést kolektivní akce na obranu svých zájmů, včetně stávky.“

Evropská sociální charta [omissis]

10. Část I bod 6 zní:

„Všichni pracovníci a zaměstnavatelé mají právo kolektivně vyjednávat.“

11. Část II článek 6 („Právo kolektivně vyjednávat“) zní:

S cílem zajistit účinný výkon práva kolektivně vyjednávat, se smluvní strany zavazují:

(...)

a uznat

právo pracovníků a zaměstnavatelů na kolektivní akci v případě konfliktu zájmů, včetně práva na stávku, s výhradou závazků vyplývajících z platné kolektivní smlouvy, kterou předtím uzavřeli.“

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004.

12. Bod 14 odůvodnění uvádí:

„Stejně jako podle Montrealské úmluvy by měly být povinnosti provozujících leteckých dopravců omezeny nebo vyloučeny v případech, kdy byla událost způsobena mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zamezit i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření. Tyto mimořádné okolnosti se mohou

vyskytnout zejména v případech politické nestability, povětrnostních podmínek neslučitelných s uskutečněním dotčeného letu, bezpečnostních rizik, neočekávaných nedostatků letové bezpečnosti a stávek, které postihují provoz provozujícího leteckého dopravce.“

13. Článek 5 („Zrušení“) zní:

1. V případě zrušení letu:

c) mají dotčení cestující v souladu s článkem 7 právo na náhradu škody od provozujícího leteckého dopravce [...]

3. Provozující letecký dopravce není povinen platit náhradu v souladu s článkem 7, jestliže může prokázat, že zrušení je způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla všechna přiměřená opatření přijata.“

14. Článek 7 („Právo na náhradu škody“) stanoví:

1. Odkazuje-li se na tento článek, obdrží cestující náhradu ve výši:

a) 250 EUR u všech letů o délce nejvýše 1500 kilometrů; [...]"

15. [omissis] [Ustanovení vnitrostátního procesního práva]

(...)

Relevantní vnitrostátní judikatura týkající se předběžné otázky

16. Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr, Německo) v rozsudku ze dne 21. srpna 2012 (sp. Zn. X ZR 138/11) rozhodl takto (základní teze):

1 Vyzve-li odborová organizace v rámci kolektivního vyjednávání piloty leteckého dopravce k přerušení práce, může to mít za následek vznik mimořádných okolností ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení o právech cestujících v letecké dopravě.

2 V tomto případě je letecký dopravce zproštěn povinnosti zaplatit náhradu za zrušení těch letů, které zruší, aby přizpůsobil letový plán očekávaným dopadům výzvy ke stávce.

Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr) své rozhodnutí odůvodnil mimo jiné následovně (body 25 a násl.):

Možnost žalované dovolávat se existence mimořádných okolností nelze vyloučit jen proto, že žalovaná mohla situaci ovlivnit.

V případě kolektivního vyjednávání zpravidla nelze mít za to, že žalovaná má možnost situaci ovlivnit, což by vylučovalo existenci mimořádných okolností.

Rozhodnutí uskutečnit stávku činí zaměstnanci v rámci práva na kolektivní vyjednávání, které jim přísluší, a tedy mimo výkon činnosti provozujícího leteckého dopravce. Z toho vyplývá, že letecký dopravce ani v případě vlastních zaměstnanců zpravidla nemá z právního hlediska žádný významný vliv na to, zda se stávka uskuteční či nikoli. Přitom nelze přijmout tvrzení, že provozující letecký dopravce měl v případě interní podnikové stávky možnost splnit požadavky stávkujících a tím stávku odvrátit. Tím by se od leteckého dopravce žádalo, aby se vzdal své svobody sdružování chráněné unijním právem a aby se v rámci pracovního sporu předem postavil do role poraženého. Výše uvedené nelze od leteckého dopravce spravedlivě požadovat a takový postup by nebyl ani v dlouhodobém zájmu cestujících v letecké dopravě.“

Právní názory účastníků řízení

17. Žalobci jsou toho názoru, že stávka vlastních palubních průvodčích nepředstavuje „mimořádnou okolnost“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení (ES) č. 261/2004. Mají za to, že při každém kolektivním vyjednávání se musí počítat se stávkou, a tím i s výpadky a rušením letů: Jde o událost typickou, kterou je třeba při výkonu provozních činností očekávat, a nikoli o mimořádnou událost.
18. Žalovaná má za to, že odborová stávka představuje mimořádnou okolnost bez ohledu na to, zda v případě stávkujícího personálu jde o zaměstnance provozujícího leteckého dopravce či nikoli. Podle jejího názoru nařízení (ES) č. 261/2004 nerozlišuje ani podle toho, zda se jedná o stávku zaměstnanců nebo třetích osob.

Předběžný právní názor soudu

19. Předkládající soud vychází z toho, že odpověď na předběžnou otázku bude pravděpodobně záporná.
20. Tento soud chápe rozsudek Soudního dvora Evropské unie ze dne 17. dubna 2018 (C-195/17) v tom smyslu, že právo cestujícího v letecké dopravě na náhradu právě nemá záviset na tom, zda je stávka podle relevantních vnitrostátních právních předpisů v oblasti pracovního práva a práva kolektivních smluv zákonná či nikoli, ale že jako „mimořádné okolnosti“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 lze naopak kvalifikovat jen takové události, které nejsou z důvodu své povahy nebo s ohledem na svou příčinu vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce a tento dopravce je nemá možnost skutečně ovlivnit..
21. Předkládající soud vychází z toho, že Soudní dvůr Evropské unie – pokud považuje již „divokou stávku“ za ovlivnitelnou událost – musí *tím spíše* považovat stávku, kterou zorganizovaly odbory a účastní se jí vlastní zaměstnanci, za okolnost, kterou lze ovlivnit (např. tím, že se letecký dopravce dohodne s příslušnými odbory), takže nelze vycházet z existence „mimořádných okolností“.

22. Na straně druhé považuje předkládající soud také za možné, že Soudní dvůr Evropské unie posoudí stávku organizovanou odbory jinak, jelikož ta je na rozdíl od „divoké stávky“ chráněna předpisy evropského práva, jakož i čl. 12 odst. 1 a článkem 28 Listiny základních práv, a že tedy příslušný výklad vyplývající z rozsudku ze dne 17. dubna 2018 (C-195/17) zakazuje, aby se vztahoval také na stávku organizovanou odbory. Také právo na stávku zaručené v čl. 6 odst. 4 Evropské sociální charty podporuje s ohledem na úvodní větu a programové prohlášení v části I bodě 6 právo na – koordinované – kolektivní vyjednávání. Toto právo je totiž výslovně uznáno, „aby byl zaručen účinný výkon práva na kolektivní vyjednávání“. Soudní dvůr Evropské unie by tedy mohl na rozdíl od úvah uvedených v bodech 19–21 vycházet z toho, že přenesení jeho judikatury na stávky organizované odbory by znamenal porušení předpisů evropského práva, což by bylo možné dovodit již z bodu 14 odůvodnění nařízení (ES) č. 261/2004, který označuje stávku obecně jako „mimořádnou okolnost“, ale které by spočívalo především v tom, že by – každopádně v konečném důsledku – byla porušena svoboda sdružování leteckého dopravce chráněná unijním právem.

Stav řízení

23. Výsledek právního sporu závisí na odpovědi na předběžnou otázku. Spor je ostatně ve stavu, který jak po skutkové, tak po právní stránce umožňuje dospět k rozhodnutí ve věci. V rozsahu, v jakém soud při popisu předmětu sporu (body 3 - 7) uvedl sporné tvrzení jako jisté, v tomto ohledu již dospěl k přesvědčení.
24. [omissis] [poznámky k vnitrostátnímu řízení]
- [omissis] [podpis]