

Anonymizované znenie

Preklad

C-527/20 – 1

Vec C-527/20

Návrh na začatie prejudiciálneho konania

Dátum podania:

19. október 2020

Vnútroštátny súd:

Landgericht Köln

Dátum rozhodnutia vnútroštátneho súdu:

30. september 2020

Žalobca:

PJ

Žalovaná:

Deutsche Lufthansa AG

[omissis]

Landgericht Köln
(Krajinský súd Kolín, Nemecko)

Uznesenie

V právnom spore

PJ proti Deutsche Lufthansa AG

11. civilný senát Landgericht Köln (Krajinský súd Kolín)

30. 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 nižšie uvedenej otázke týkajúcej sa výkladu práva Únie:

Považuje sa štrajk vlastných zamestnancov leteckého dopravcu, ktorý sa začal na podnet odborovej organizácie, za mimoriadnu okolnosť v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia (ES) č. 261/2004?

Odôvodnenie:

I.

1. Žalobca si voči žalovanej uplatňuje právo na zaplatenie náhrady vo výške 250 eur spolu s úrokmi 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“).

Predmetné právo vyplýva z týchto skutkových okolností:

Žalobca mal na 8. novembra 2019 pod číslom rezervácie JKTXVD zarezervovaný let LH 1123 z Madridu do Frankfurtu prevádzkovaný žalovanou. Let, ktorého čas odletu bol plánovaný na 8:20 hod. a čas priletu do cieľového miesta o 11:00 hod. bol zrušený. Žalobca bol prepravený náhradnou dopravou prostredníctvom letu

LH 1121 a do Frankfurtu priletel o viac než 21 hodín neskôr, ako bolo plánované 9. novembra o 8:44 hod.

Vzdialenosť medzi Madridom a Frankfurtom meraná metódou ortodromickej dráhy je menej ako 1500 kilometrov.

Žalobca [omissis] vyzval [omissis] žalovanú emailom zo 6. decembra 2019, aby mu najneskôr v lehote do 13. decembra 2019 zaplatila peňažnú náhradu vo výške 250,00 eur podľa článku 7 ods. 1 písm. a) nariadenia (ES) č. 261/2004), čo však žalovaná s odvolaním sa na mimoriadne okolnosti, ktoré ju oslobodzujú od povinnosti vyplatiť peňažnú náhradu, odmietla.

Let LH 1123 z 8. novembra 2019 bol zrušený z dôvodu, že žalovaná kvôli štrajku, ktorý zvolala odborová organizácia palubného personálu UFO 1. novembra 2019 v čase od 7. novembra 2019 o 0:00 hod do 8. novembra 2019 o 24:00 hod predovšetkým s cieľom dosiahnuť zvýšenie náhrady výdavkov a príspevkov zamestnávateľa, po neúspešných kolektívnych rokovaniach, nemala k dispozícii nijaký palubný personál prostredníctvom ktorého by dokázala zabezpečiť prevádzku letov. Na vyššie uvedené obdobie bolo plánovaných 2 165 letov žalovanej, z toho 294 interkontinentálnych letov a 1871 kontinentálnych letov. Po výzve na štrajk vyhotovila a zverejnila žalovaná núdzový letový plán, ktorý predpokladal celkovo 1 273 letov, z toho 171 interkontinentálnych letov a 1 102 kontinentálnych letov. V skutočnosti sa však museli zrušiť aj ďalšie lety, pričom v dňoch 7. novembra a 8. novembra 2019 sa zrušilo celkovo 1 478 letov. Následne sa 9. novembra 2019 v dôsledku štrajku muselo zrušiť ešte ďalších 30 letov, z toho 9 interkontinentálnych letov a 21 kontinentálnych letov. Celkovo bolo štrajkom dotknutých viac ako 170 000 cestujúcich.

V zmysle tvrdení žalovanej, ktoré žalobca nespochybnil, uverejnila žalovaná 6. novembra 2019 v úmysle predísť zrušeniam a omeškaniam, osobitný letový plán a povolala do služby tzv. „záložný personál“, začala oslovovať dobrovoľníkov a znížila počet členov posádky na prevádzkovaných letoch s prihliadnutím na zákonné minimum a prevádzkou niektorých letov poverila spoločnosť Condor Flugdienst GmbH. Okrem toho pasažierom Lufthansa Group poskytla bezplatnú možnosť zmeny rezervácie a v prípade všetkých vnútroštátnych nemeckých letov im umožnila využiť železničnú prepravu, aj keď ich let nebol dotknutý štrajkom. Cestujúci dotknutí štrajkom boli preložený na iné lety resp. železničnú dopravu alebo sa im poskytla možnosť bezplatného zrušenia letu. Navyše žalovaná na niektoré vzdialenosti použila väčšie lietadlá, aby cestujúcim dotknutým štrajkom umožnila alternatívnu možnosť prepravy. Žalovaná taktiež 5. novembra 2019 navrhla začatie rozhovorov na najvyššej úrovni s cieľom odvrátiť štrajk. V tomto ohľade predložila 7. novembra 2019 ďalší návrh na urovnanie sporu. Napokon požiadala o vydanie predbežného opatrenia, ktoré však hesenský Landesarbeitsgericht (Krajinský pracovný súd, Nemecko), ktorý rozhodoval v druhom stupni, večer 6. novembra 2019 zamietol.

2. Amtsgericht (Okresný súd, Nemecko) žalobe vyhovel. Zastával názor, že žalovanej podľa článku 5 ods. 3 nariadenia (ES) č. 261/2004 nezanikla povinnosť zaplatiť náhradu v súlade s článkom 5 ods. 1 písm. c) v spojení s článkom 7 ods. 1. Nejde o mimoriadnu okolnosť v zmysle článku 5 ods. 3. Štrajk vlastných zamestnancov, ktorý odborová organizácia využíva ako opatrenie v rámci pracovnoprávneho boja tvorí súčasť bežného výkonu činnosti leteckého dopravcu a dochádza k nemu pravidelne. Štrajky zároveň patria do rámca účinnej kontroly leteckého dopravcu. Takýto záver vyplýva z rozsudku Súdneho dvora zo 17. apríla 2018 vo veci C-195/17 týkajúcom sa „divého štrajku“ a musí sa o to viac uplatniť práve v prípade, ak ide o štrajk vlastných zamestnancov prípustný podľa nemeckých pracovnoprávnych predpisov, keďže aj takéto štrajky je možné ukončiť dohodou medzi zamestnancami a zamestnávateľmi: Súdny dvor výslovne konštatoval, že pre odpoveď na otázku, či sa majú štrajky považovať za mimoriadne okolnosti v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia (ES) č. 261/2004 nie je relevantné, či sa podľa uplatniteľného vnútroštátneho práva považujú alebo nepovažujú za zákonné.

3. Žalovaná sa proti rozsudku okresného súdu [omissis] odvolala. Trvá na zamietnutí žaloby a tvrdí, že Súdny dvor v rozhodnutí, na ktoré sa žalujúca strana odvoláva, vychádzal v rozhodujúcej miere zo skutkových okolností týkajúcich sa divého štrajku v konaní vo veci C-195/17 a preto z prejudiciálneho rozhodnutia zo 17. apríla 2018 nemožno vyvodiť záver, že akýkoľvek štrajk vlastných zamestnancov je súčasťou bežného výkonu činnosti leteckého dopravcu a že patrí do rámca účinnej kontroly dotknutého leteckého dopravcu. Štrajk vlastných zamestnancov zvolaný odborovou organizáciou v tejto veci nepredstavoval takýto prípad. Nijaký podnik nedokáže účinne kontrolovať požiadavky jeho zamestnancov, ktoré nemožno priamo pripísať predchádzajúcemu rozhodnutiu zamestnávateľa. Najmä čo sa týka požiadaviek UFO v tejto veci, nebolo možné ich predvídať. „Účinnú kontrolu“ nemožno posudzovať na základe toho, že sa musia nevyhnutne splniť akékoľvek požiadavky. Prenesenie záverov z rozsudku Súdneho dvora zo 17. apríla 2018 na skutkové okolnosti v tejto veci navyše nezohľadňuje tú skutočnosť, že odôvodnenie 14 nariadenia (ES) č. 261/2004 označuje a uznáva štrajk ohrozujúci prevádzku leteckého dopravcu výslovne za mimoriadnu okolnosť.

Žalobca navrhuje odvolanie zamietnuť.

II.

Rozhodnutie o odvolaní si vyžaduje rozhodnutie Súdneho dvora Európskej únie o návrhu na začatie prejudiciálneho konania v podobe odpovede na prejudiciálnu otázku.

1. Otázka je podstatná pre rozhodnutie vo veci:

Ak by v prípade skutkových okolností týkajúcich sa sporného letu mimoriadne okolnosti v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia (ES) č. 261/2004 odôvodňovali

zánik zodpovednosti, bolo by odvolanie úspešné, pretože žalovaná by v takomto prípade nebola povinná žalobcovi vyplatiť náhradu. Ak by sa naopak štrajk nepovažoval za mimoriadnu okolnosť, odvolaniu by sa nevyhovelo.

2. Či sa štrajk zvolaný odborovou organizáciou považuje za mimoriadnu okolnosť v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia (ES) č. 261/2004 je otázkou výkladu tejto normy (v prebiehajúcom konaní znaku skutkovej podstaty „mimoriadne okolnosti).

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

a) Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor, Nemecko) v rozsudku z 21. augusta 2012 [omissis] konštatoval, že sa uplatní zánik zodpovednosti podľa článku 5 ods. 3 nariadenia (ES) č. 261/2004, ak zamestnanci leteckého dopravcu vstúpia do štrajku na základe výzvy odborovej organizácie. Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor) rozhodoval o výzve na štrajk združenia pilotov Cockpit a v tomto ohľade uviedol (v relevantnej časti):

...

2. Na rozdiel od názoru odvolacieho súdu môže výzva odborovej organizácie na štrajk v rámci kolektívneho vyjednávania, akým je ohlásené zastavenie výkonu činnosti pilotov žalovanej, ktorí sú členmi združenia Cockpit, ktoré bolo dôvodom zrušenia s ohľadom na nespochybnené závery odvolacieho súdu, 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 do úvahy ako dôvod mimoriadnych okolností prichádzajú situácie uvedené v odôvodnení 14 – napríklad (rozsudok Súdneho dvora Wallentin-Hermann/Alitalia [EU:C:2008:771] bod 22) – prípady politickej nestability, meteorologických podmienok nezlučiteľných s vykonaním príslušného letu, rizík bezpečnostnej ochrany, a štrajkov, ktoré ovplyvňujú prevádzku príslušného leteckého dopravcu. Aj v tomto ohľade je rozhodujúce, či zrušenie vyplýva z neobvyklých udalostí, ktoré nie sú súčasťou bežnej prevádzkovej činnosti leteckého dopravcu a vymykajú sa jeho účinnej kontrole.

Ak tak, ako v spornom prípade, sa spor týka štrajku, nie je v tomto ohľade – prinajmenšom spravidla – relevantné, či je prevádzka leteckého dopravcu ovplyvnená kolektívnym sporom medzi tretími osobami, napríklad štrajkom zamestnancov leteckého dopravcu alebo iného podniku povereného významnými prevádzkovými úlohami, ako napríklad bezpečnostnou kontrolou alebo tým, že vlastní zamestnanci prevádzkujúceho leteckého dopravcu, ako napríklad palubný personál alebo letecký personál, prestanú vykonávať prácu. Ani zo znenia článku

5 ods. 3 nariadenia, ani z odôvodnenia 14 resp. vyššie uvedeného zmyslu a účelu ustanovenia, nevyplývajú dôvody pre takéto rozlišovanie.

Aj štrajk vlastných zamestnancov sa obvykle začína na podnet odborovej organizácie, ktorej cieľom je vydobyť si od protistrany, ako partnera v kolektívnom vyjednávaní, ktorý je zamestnávateľom zamestnancov, ale ktorým môže byť aj organizácia zamestnávateľov, lepšie pracovné podmienky alebo vyššie mzdy. Na tento účel vyzve členov, aby sa zúčastnili na pracovnom spore. Takýto pracovný spor je prostriedkom slobody združovať sa zaručenej právom Únie (článok 12 ods. 1 a článok 28 Charty základných práv Európskej únie [Ú. v. EÚ C 326, 2012, s. 391] [*omissis*] a dočasne pozastavuje, v každom prípade v rozsahu potrebnom pre priebeh pracovného sporu, inak existujúce práva a povinnosti vyplývajúce z pracovnej zmluvy. Výzva na štrajk pôsobí, aj v rozsahu, v akom vedie k zastaveniu výkonu práce vlastných zamestnancov, na leteckého dopravcu „z vonku“ a nie je súčasťou bežného výkonu jeho činnosti. Jej cieľom je totiž práve to, aby ako prostriedok boja v rámci vyjednávania týkajúceho sa novej alebo inej kolektívnej zmluvy narušil „bežný výkon činnosti“ a ak je to možné, aby ju úplne znemožnil. Spravidla sa teda ani nedotýka len jediného alebo vybraných letov, ale typicky celej alebo podstatnej časti činnosti leteckého dopravcu. Cieľ nariadenia, ktorým je chrániť cestujúcich, aj prostredníctvom povinnosti zaplatiť náhradu, pred „ťažkosťami“ (Súdny dvor IATA a ELFAA [EU:C:2006:10] bod 69, Wallentin-Hermann/Alitalia, bod 18) spojenými so zrušeniami, ktorým možno v zásade zabrániť, sa v prípade takéhoto štrajku nepovažuje za relevantný rovnako, ako v prípadoch, keď externý pracovný boj alebo iná udalosť vedie k tomu, že sa bežná prevádzková činnosť leteckého dopravcu zastaví úplne alebo v podstatnej časti. Navyše sa tak, ako dokazuje prípad, v ktorom rozhodoval West London County Court, keď zamestnanci leteckého dopravcu vstúpili do divokého štrajku, pretože prevádzkovateľ letiska nechcel viac poveriť leteckého dopravcu pozemnou prepravou batožiny [*omissis*], sa môžu obe skutkové okolnosti navzájom prelínať.

g) Senát môže z vyššie uvedeného výkladu nariadenia vychádzať pri svojom ďalšom vecnom posúdení bez toho, aby si najskôr musel zaobstarať prejudiciálne rozhodnutie Súdneho dvora Európskej únie. Takéto vyššie uvedené chápanie ustanovenia vyplýva zo znenia a účelu nariadenia a je v súlade s výkladom článku 5 ods. 3 nariadenia v už existujúcej judikatúre Súdneho dvora. Úvahy, o ktoré sa Súdny dvor opierať pri výklade 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, vyvolanými štrajkom nedospeje k inému posúdeniu, ako v prípade ostatných skutkových okolností uvádzaných ako príklad v odôvodnení 14 nariadenia.

Tomu nebráni, že odvolací súd v súlade s niektorými hlasmi v odbornej literatúre [*omissis*] dospel k odchylnému názoru. Takýto názor je totiž v zmysle nižšie uvedeného odôvodnenia, založený jednak na príslušnom výklade článku 19 Montrealského dohovoru a jednak vychádza z predpokladu, že kolektívno-právne spory s vlastnými zamestnancami patria do rámca všeobecného prevádzkového

rizika leteckého dopravcu. Ani jedno z týchto hľadísk sa však s ohľadom na znenie nariadenia, a ani podľa judikatúry Súdneho dvora Európskej únie, nepovažuje za rozhodujúce.

3. V spornom prípade mohlo vyhlásenie štrajku združenia Cockpit, ako môže senát sám posúdiť na základe zistení odvolacieho súdu, viesť k vzniku mimoriadnych okolností v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia.

a) V spornom prípade musela žalovaná počítať s tým, že prevažná väčšina pilotov, ktorých zamestnáva, sa pripojí k výzve na štrajk. Nešlo teda o to, aby sa kompenzoval výpadok menšieho počtu zamestnancov napríklad pre chorobu, ale o potrebu reagovať na hroziaci výpadok prinajmenšom podstatnej časti pilotného personálu. Žalovaná musela vychádzať z predpokladu, že pre štrajk nebude mať dostatočný počet pilotov na to, aby dodržala celý letový plán a preto nebude môcť vykonať nezanedbateľný počet plánovaných letov vôbec resp. nie takým spôsobom, ako sa predpokladalo a preto považovala za potrebné reagovať už na samotné oznámenie o štrajku a zreorganizovať letový plán tak, aby sa na jednej strane obmedzenia cestujúcich dotkli čo možno najmenej a na druhej strane, aby dokázala po skončení štrajku čo možno najskôr obnoviť bežnú prevádzku. Takúto situáciu nemožno považovať za súčasť bežného výkonu činnosti leteckého dopravcu.

b) Odkaz žalovanej na mimoriadne okolnosti nie je vylúčený preto, že situáciu mohla žalovaná účinne kontrolovať.

Spravidla v prípade kolektívneho sporu nemožno vychádzať z predpokladu o účinnej kontrole nad situáciou, ktorá vylučuje mimoriadne okolnosti. Rozhodnutie o začatí štrajku sa na strane zamestnancov prijíma v rámci ich práva na kolektívne vyjednávanie a teda mimo rámca činnosti prevádzkujúceho leteckého dopravcu. Z toho vyplýva, že letecký dopravca spravidla ani v prípade vlastných zamestnancov nemá z právneho hľadiska podstatný vplyv na to, či sa štrajk začne alebo nie. Pritom nemožno prijať tvrdenie, že prevádzkujúci letecký dopravca má v prípade interného podnikového štrajku možnosť vyhovieť požiadavkám a takýmto spôsobom odvrátiť štrajk. V takomto prípade by sa od leteckého dopravcu vyžadovalo, aby sa vzdal svojho práva združovať sa chráneného právom Únie a aby v pracovnom boji vopred prijal rolu porazeného. To však od leteckého dopravcu jednoducho nemožno požadovať a jednoducho by takýto postup nebol v dlhodobom záujme cestujúcich.“

b) Senát sa vo svojej doterajšej judikatúre prikláňal k názoru Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor) a považuje ho za relevantný aj v prípade skutkových okolností v tejto veci týkajúcich sa výzvy odborovej organizácie na štrajk.

Iné posúdenie podľa názoru senátu nevyplýva ani z rozsudku Súdneho dvora zo 17. apríla 2018 vo veci C-195/17 („TUIFly“). Tento rozsudok sa týkal osobitných skutkových okolností „divého štrajku“, ktorý sa začal na základe prekvapivého

oznámenia o reštrukturalizačných plánoch leteckého dopravcu. Takúto situáciu nemožno v žiadnom prípade porovnávať so skutkovým stavom v tejto veci, keď neboli prijaté nijaké konkrétne a aktuálne podnikové opatrenia, na ktoré by vlastní zamestnanci bezprostredne reagovali z vlastnej iniciatívy v podobe „divého štrajku“.

Z rozsudku Súdneho dvora Európskej únie vo veci C-195/17 nemožno vyvodit' ani záver v tom zmysle, že zákonný štrajk vlastných zamestnancov nemôže predstavovať mimoriadnu okolnosť. Najmä z bodov 46 a 47 rozsudku vyplýva iba to, že z hľadiska posúdenia štrajku ako mimoriadnej okolnosti nie je relevantné, či je štrajk podľa vnútroštátneho práva zákonný alebo nezákonný. To však neznamená, že sa majú niektoré skutkové okolnosti *per se* vyňať z možnosti zániku zodpovednosti alebo že zastavenie výkonu práce zamestnancov leteckej spoločnosti, ktoré sa považuje za zákonné, pretože sa začalo na výzvu odborovej organizácie, v zásade nemožno považovať za mimoriadnu okolnosť, pretože nepatrí do výkonu bežnej činnosti leteckého dopravcu, ani do jeho účinnej kontroly.

Relevantné pre posúdenie ako mimoriadnej okolnosti v prípade skutkových okolností v tejto veci je podľa názoru senátu to, že prostredníctvom výzvy odborovej organizácie sa, na rozdiel od „divého štrajku“, na prevádzkovú činnosť podniku pôsobí práve zvonku. Takúto výzvu na štrajk nedokáže letecký dopravca jednak ovplyvniť a jednak začatý štrajk nemožno považovať za výkon bežnej činnosti dotknutého leteckého dopravcu: výzva na štrajk resp. štrajk slúžia práve na to, aby narušili takúto prevádzku alebo ju úplne zastavili [rozsudok Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor) z 21. augusta 2012, citovaný vyššie).

Z pohľadu senátu nemožno voči leteckému dopravcovi vytýkať ani to, že mohol štrajku zabrániť resp. ho „ovládnut'“ tým, že by splnil požiadavky uplatňované odborovou organizáciou, pretože by to bolo v rozpore so slobodou združovať sa, keďže spor s odborovou organizáciou by bol spojený s povinnosťou zaplatiť náhradu podľa nariadenia (ES) č. 261/2004. Z tohto dôvodu nemožno z pohľadu senátu ani existenciu určitej mzdovej štruktúry resp. nesúhlas so zvýšením miezd resp. tak, ako v prejednávanej veci náhrady nákladov a príspevkov zamestnávateľa považovať za prevádzkové opatrenie leteckého dopravcu, ktoré by bolo porovnateľné s reštrukturalizačným plánom tak, ako vo veci C-195/17.

c) S ohľadom na rozsudok Súdneho dvora vo veci C-195/17 sa však v judikatúre v poslednej dobe do popredia dostáva názor, že v prípade interného podnikového štrajku organizovaného odborovou organizáciou už viac nemožno vychádzať z predpokladu o existencii mimoriadnych okolností [LG Düsseldorf (Krajinský súd Düsseldorf, Nemecko), rozsudok z 26. augusta 2018 [omissis]; LG Berlin (Krajinský súd Berlín, Nemecko), uznesenie z 11. februára 2020 [omissis]; LG Bad Kreuznach (Krajinský súd Bad Kreuznach, Nemecko), nariadenie z 20. januára 2020 [omissis]; LG Nürnberg-Fürth (Krajinský súd Norimberg – Fürth, Nemecko), nariadenie z 2. marca 2020 [omissis]; AG Frankfurt (Okresný súd Frankfurt, Nemecko), rozsudok z 8. augusta 2019 [omissis]] resp. v každom

prípade nie bez existencie ďalších osobitných okolností (Krajinský súd Hamburg, Nemecko, rozsudok z 21. mája 2019 [omissis]; rozsudok z 3. júna 2019 [omissis]; LG Memmingen (Krajinský súd Memmingen, Nemecko), nariadenie z 30. marca 2020, [omissis]). Zánik zodpovednosti v prípade štrajku vlastných zamestnancov leteckého dopravcu odmieta aj časť odbornej literatúry [omissis].

Z tohto dôvodu považuje senát podanie návrhu na začatie prejudiciálneho konania za potrebné.

[omissis]

PRACOVNÝ DOKUMENT