

Anonymizovaná verze

Překlad

C-516/20 – 1

Věc C-516/20

Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce

Datum doručení:

14. října 2020

Předkládající soud:

Landgericht Köln (Německo)

Datum předkládacího rozhodnutí:

9. září 2020

Žalobci:

JT

NQ

Žalovaná:

Ryanair DCA

[omissis]

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

Usnesení

ve věci

JT a NQ proti společnosti Ryanair DCA

11. občanskoprávní senát Landgericht Köln (zemský soud v Kolíně nad Rýnem, Německo) dne 9. 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 po žalované náhradu ve výši 400 eur pro každého, 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 o zrušení nařízení (EHS) č. 295/91 (dále jen nařízení (ES) č. 261/2004).

Tento požadavek se zakládá na následujících skutkových okolnostech:

Žalobci měli zarezervovaný let na 25. července 2018 pod rezervačním číslem FR1035 provozovaný žalovanou z letiště Kolín n. Rýnem/Bonn (CGN) na Tenerife (TFS). Let FR1035 pravidelně odlétal ve 12:40 hodin a v cílovém místě určení přistával v 16:25 hod (údaje v místním čase). Let FR1035 byl zrušen. Žalovaná nenabídla náhradní přepravu, kterou by žalobci mohli dosáhnout cílového místa se zpožděním kratším než 3 hodiny.

Vzdálenost mezi letišti Kolín n. Rýnem/Bonn a Tenerife činí mezi 1 501 km a 3 500 km.

Žalobci se k uplatnění svých práv obrátili na své procesní zástupce. Ti dopisem ze dne 7. března 2019 vyzvali žalovanou, aby do 14. března 2019 zaplatila každému za žalobců náhradu ve výši 400 eur, tedy celkově 800 eur, což žalovaná odmítla s poukazem na mimořádné okolnosti, které ji údajně zprošťují povinnosti zaplatit náhradu.

Zrušení letu FR1035 dne 25. července 2018 bylo odůvodněno odbory organizovanou stávkou portugalských, španělských, italských a belgických palubních průvodčí žalované. Tato stávka trvala od 25. července 2018 00:00 hodin do 26. července 24:00 hodin a vedla k tomu, že žalovaná neměla k uskutečnění letu k dispozici žádné palubní průvodčí. Stávky se rovněž účastnili italská palubní průvodčí, kteří měli být podle plánu nasazeni pro sporný let. Stávky se v uvedeném období účastnily posádky ze 455 letů žalované. Žalovaná nasadila palubní průvodčí z jiných zemí, aby kompenzovala přerušení práce, ale neměla k dispozici dostatečný počet zaměstnanců, aby zcela pokryla výpadek zaměstnanců v důsledku stávky. V tomto ohledu žalovaná odkázala zejména na novinový

článek z 26. července 2018, ve kterém je jako důvod stávky uvedeno: „*Palubní průvodčí požadují lepší pracovní podmínky, včetně více peněz. Ze strany Ryanair hrozí rušení pracovních míst*“.

2. Amtsgericht (okresní soud) žalobu zamítl. V souladu s námitkou žalované měl za to, že zrušení je odůvodněno mimořádnými okolnostmi ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení (ES) č. 261/2004. [*omissis*]

3. Žalobci se proti rozsudku okresního soudu odvolali. Uplatňují nadále svůj žalobní návrh a tvrdí, že v důsledku rozhodnutí Evropského soudního dvora ze dne 17. dubna 2018 ve věci C-195/17 („TUIfly“) může být odbory iniciovaná stávka vlastních zaměstnanců, na rozdíl od názoru Amtsgericht (okresní soud), také považována za součást běžného výkonu činnosti leteckého dopravce a nemůže tedy představovat mimořádnou okolnost ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení (ES) č. 261/2004. Žalobci se dále domnívají, že se žalovaná měla vyjádřit k příčinám stávky a opatřením k jejímu zabránění; názorové rozdíly mezi vedením a zaměstnanci podniku nejsou mimořádné a nemají z vnějšku vliv na provoz podniku. Totéž platí podle žalobců pro spory v oblasti kolektivního vyjednávání.

Žalovaná navrhuje, aby bylo odvolání zamítnuto.

II.

Rozhodnutí o odvolání vyžaduje rozhodnutí Soudního dvora Evropské unie o předběžné otázce, ve kterém na tuto otázku odpoví.

1. Tato otázka je pro vydání rozhodnutí nezbytná:

V případě, že by se za situace 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 žalobcům by nepříslušel nárok na náhradu. Pokud by naopak stávka nebyla mimořádnou okolností, mělo by odvolání úspěch.

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

3. Podle názoru dosud zastávaného senátem 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 výňatcích):

„[...]

2. Na rozdíl od názoru odvolacího soudu může výzva odborů ke stávce v rámci kolektivního sporu, jako je ohlášené přerušení práce pilotů žalované sdružených v organizaci Cockpit, která je podle nezpochybněných zjištění odvolacího soudu důvodem zrušení letu, představovat mimořádné okolnosti ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení.

[...]

f) Kritéria stanovená Soudním dvorem v souvislosti s technickými závadami se použijí také v případech, kdy jako příčina mimořádných okolností přichází do úvahy takové 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 např. v bodě 14 odůvodnění (rozsudek Soudního dvora, Wallentin-Hermann v. Alitalia, bod 22). Také v tomto smyslu je rozhodující, zda bylo zrušení způsobeno neobvyklými okolnostmi, které nejsou vlastní běžné provozní činnosti leteckého dopravce a vymykají se jeho účinné kontrole.

Jedná-li se – tak jako ve sporném případě - o stávku, není přitom v zásadě rozhodující, zda je provoz leteckého dopravce narušen kolektivním sporem 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 letecký personál. Oporu pro takovéto rozlišování nelze nalézt 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. Taková kolektivní akce představuje nástroj svobody sdružování v odborové organizaci chráněné unijním právem (čl. 12 odst. 1 a článek 28 Listiny základních práv Evropské unie (Úř. věst. C 364/1 a násl. ze dne 18. prosince 2000 [...]) a pozastavuje, v každém případě v rozsahu nezbytném k umožnění kolektivní akce, jinak existující práva a povinnosti vyplývající z pracovní smlouvy. Výzva ke stávce totiž měla „vnější“ účinky na leteckého dopravce a nebyla součástí jeho běžné provozní činnosti, jakkoliv vedla 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, kterým je chránit cestující - také v podobě uložení povinnosti k platbě náhrady - před „potížemi“ (rozsudky Soudního dvora, IATA a ELFAA bod 69; Wallentin-Hermann v. Alitalia bod 18) způsobenými zrušením letu, 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 je zcela nebo z velké části zastaven běžný výkon činnosti leteckého dopravce. Kromě toho se mohou obě konstelace vzájemně prolínat.

g) Senát může své další věcné posouzení založit na výše uvedeném výkladu nařízení, aniž si před tím vyžádá rozhodnutí Soudního dvora Evropské unie o předběžné otázce. Výše popsany výklad normy totiž vyplývá, jak bylo uvedeno, 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 jinému posouzení než u ostatních konstelací uvedených v podobě výčtu v bodě 14 odůvodnění.

Tomu nebrání, že odvolací soud dospěl v souladu s některými názory v odborné literatuře [omissis] k odlišnému závěru. Tento závěr je totiž, pokud je to blíže odůvodněné, odůvodněn zaprvé příslušným výkladem článku 19 Montrealské úmluvy, a zadruhé domněnkou, že kolektivní spory s vlastními zaměstnanci patří mezi obecná provozní rizika leteckého dopravce. Žádné z těchto hledisek však není rozhodující ani podle znění nařízení, ani podle judikatury Soudního dvora Evropské unie.

3. Ve sporné věci bylo oznámení stávky sdružením Cockpit, jak může senát sám posoudit na základě zjištění odvolacího soudu, způsobilé založit mimořádnou okolnost ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení.

a) Ve sporné věci musela žalovaná počítat s tím, že se k výzvě ke stávce připojí převážná část pilotů, které zaměstnává. Nešlo tedy o kompenzaci malého výpadku nízkého počtu zaměstnanců způsobeného například nemocí, nýbrž o hrozící výpadek přinejmenším 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. Takovouto situaci nelze posuzovat jako běžný výkon činnosti leteckého dopravce.

b) Možnost žalované dovolávat se existence mimořádných okolností nelze vyloučit jen proto, že se situace nevymykala její účinné kontrole.

V případě kolektivního sporu nelze mít zpravidla za to, že žalovaná má možnost účinné kontroly situace, 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 nemá zpravidla ani v případě vlastních zaměstnanců 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 požadovalo, 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.“

b) Senát se ve své dosavadní judikatuře řídil názorem Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr) a považuje jej nadále za relevantní také v situaci projednávané věci, kdy došlo k výzvě 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 zvláštní situace „divoké stávky“, která má svůj původ v tom, že provozující letecký dopravce překvapivě oznámil restrukturalizaci podniku, na kterou reagovali bezprostředně a z vlastní iniciativy sami zaměstnanci leteckého dopravce. Tato situace není srovnatelná se situací v projednávané věci, v níž se členové odborového svazu připojili k odborové výzvě ke stávce.

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 při posuzování stávky jako mimořádné okolnosti není relevantní, zda je stávka podle vnitrostátního práva zákonná či nikoliv. To však neznamená, že některé konstelace stávky mají být samy o sobě vyloučeny ze zproštění odpovědnosti nebo že přerušení práce zaměstnanců letecké společnosti, legalizované výzvou odborů ke stávce nemůže v zásadě představovat mimořádnou okolnost, jelikož v důsledku iniciativy odborů nepatří k běžné činnosti leteckého dopravce a vymyká se jeho účinné kontrole.

Pro posouzení jako mimořádné okolnosti za situace, která nastala v této věci, je podle názoru senátu rozhodující, že výzva ke stávce - na rozdíl od „divoké stávky“ - má na provozní činnost podniku právě vnější účinek. Tato výzva ke stávce se vymyká kontrole leteckého dopravce a takto vyvolanou stávku nelze ani přičítat běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce: účelem výzvy ke stávce, příp. stávky je právě narušení nebo zastavení tohoto provozu [*omissis*].

Senát má za to, že vůči leteckému dopravci nelze namítat, že mohl stávce zabránit příp. ji „mít pod kontrolou“ vyhověním požadavkům odborů, neboť by tak byla porušena svoboda sdružování, jelikož spor s odbory by byl spojen s povinností zaplatit náhradu podle nařízení (ES) č. 261/2004. Z tohoto důvodu nelze podle názoru senátu ani určitou strukturu mezd nebo chybějící vůli zvýšit mzdy nebo změnit pracovní podmínky považovat za podnikové opatření leteckého dopravce, které by bylo srovnatelné s oznámením plánů na restrukturalizaci, jako tomu bylo ve věci C-195/17.

c) S ohledem na rozhodnutí Soudního dvora Evropské unie ve věci C-195/17 je ovšem v judikatuře stále rozšířenější názor, že u interní podnikové stávky organizované odbory se již nejedná o mimořádné okolnosti [*omissis*] v každém případě tehdy, pokud neexistují další zvláštní okolnosti [*omissis*]. Zproštění odpovědnosti v případě 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*]

PRACOVNÍ DOKUMENT