

Věc C-827/19

**Shrnutí žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce podle čl. 98 odst. 1
jednacího řádu Soudního dvora**

Datum doručení:

13. listopadu 2019

Předkládající soud:

Audiencia Provincial de Pontevedra (Španělsko)

Datum předkládacího rozhodnutí:

29. října 2019

Odvolatelé:

D.A.T.A.

L.F.A.

A.M.A.G.

L.F.A.

J.G.C.

S.C.C.

A.C.V.

A.A.G.

A.C.A.

L.C.A.

N.P.B.

P.C.A.

Odpůrkyně:

Ryanair D.A.C.

Předmět původního řízení

Odvolání podané několika cestujícími (dále jen „odvolatelé“) proti rozsudku soudu prvního stupně, kterým bylo částečně vyhověno jejich žalobě proti letecké společnosti Ryanair D.A.C. (dále jen „odpůrkyně“)

Předmět a právní základ žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce

Podle článku 267 SFEU je požadován výklad čl. 5 odst. 3 nařízení (ES) č. 261/2004

Předběžné otázky

- 1 Může být výkon práva na stávku personálu leteckého dopravce, kterou svolala odborová organizace z důvodu požadavku lepších pracovních podmínek, — pokud není důsledkem předchozího rozhodnutí zaměstnavatele, nýbrž požadavků zaměstnanců — považován za „mimořádnou okolnost“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení 261/2004, anebo se naopak jedná o okolnost vlastní výkonu činnosti leteckého dopravce?
- 2 Je dopravce za okolností, jaké nastaly v daném sporu, povinen přijmout nějaké právně přípustné opatření, i kdyby mu výkon práva na stávku byl oznámen se zákonem stanoveným předstihem, jako například zajistit lety u jiných společností, které nebyly stávkou dotčeny?
- 3 Je pro účely posouzení stávky palubního personálu letecké společnosti jako „mimořádné okolnosti“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení 261/2004 relevantní způsob odvolání stávky, konkrétně v případě, že se tak stane na základě vzájemných ústupků stran konfliktu?

Uplatňovaná ustanovení unijního práva

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 kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91: body 1, 2 a 12 odůvodnění a čl. 5 odst. 3

Rozsudek ze dne 4. května 2017, Pešková a Peška, C-315/15, EU:C:2017:342; rozsudek ze dne 17. dubna 2018, TUIfly GmgH, C-195/17, EU:C:2018:258

Stručné shrnutí skutkového stavu a původního řízení

- 4 Šestnáct odvolatelů v původním řízení zakoupilo prostřednictvím internetové stránky společnosti Ryan Air zpáteční let na trase Porto-Carcassonne. Když tito

cestující dne 1. dubna 2019 dorazili na letiště v Carcassonne ke zpátečnímu letu (s předpokládaným odletem v 15:25 hodin), bylo jim oznámeno, že uvedený let byl zrušen z důvodu stávky palubního personálu dopravní společnosti. Tato cestujícím nabídla možnost využít let totožné společnosti v následující den v 8:15, a to z letiště v Toulouse do Madridu s přiletem v 9:35 místního času.

- 5 Vzhledem k tomu, že cestujícím nebyl poskytnut žádný dopravní prostředek na letiště v Toulouse ani z Madridu do Viga a ani strava či ubytování, podali k soudu prvního stupně žalobu, kterou se domáhali zaprvé zaplacení celkové částky ve výši 1 216,59 eur na nákladech na přepravu a ubytování (náklady dosáhly celkové částky 2 067,92 eur, společnost však uhradila částku ve výši 731,33 eur) a zadruhé částky ve výši 3 750 eur na náhradě škody za zrušení letu (250 eur na cestujícího).
- 6 Ve vyjádření k žalobě letecká společnost souhlasila se zaplacením cestujícími požadovaných nákladů na přepravu a ubytování, nesouhlasila však s uhrazením jakékoli náhrady škody z důvodu zrušení letu s tím, že důvodem tohoto zrušení byla stávka členů palubní posádky Ryan Air, kterou svolala portugalská odborová organizace, s ohlášeným přerušením práce ve dnech 29. března, 1. a 4. dubna, a dodala, že se jedná o důvod, nad kterým neměla kontrolu. Trvala na tom, že příčinou stávky nebyla „specifická změna pracovních podmínek“, nýbrž „náhlé započítání s pracovními požadavky“ (zmíněny jsou minimální mzda, rodičovská dovolená a zákaz výpovědi pro porušení pracovní kázně) ze strany palubního personálu, a uvedla, že se na danou věc nepoužije judikatura vycházející z rozsudku SDEU ve věci C-195/17, TUIfly GmGH.
- 7 Rozsudkem soudu prvního stupně bylo žalobě částečně vyhověno a letecké společnosti byla uložena povinnost zaplacení částky 1 216,59 eur s příslušenstvím a v rozsahu požadavku na zaplacení náhrady škody za zrušení letu byla žaloba zamítnuta, jelikož soud dospěl k závěru, že výkon práva na stávku členy posádky je mimořádnou okolností, nepředvídatelnou a nevyhnutelnou, a to vzhledem k právní nepřijatelnosti nahradit stávkující zaměstnance.
- 8 Cestující proti tomuto rozsudku podali odvolání, v němž zmínili několik rozhodnutí španělských soudů na podporu názoru, že dopravce za okolností, jaké nastaly v daném případě, musí prokázat, že nemohl zabránit zrušení letu přijetím přiměřených opatření, a to i během procesu vyjednávání předcházejícímu vyhlášení stávky, a namítali, že pracovní požadavky zaměstnanců společnosti jsou součástí její vlastní činnosti, a proto nemohou představovat mimořádné okolnosti, jež by odůvodňovaly zproštění povinnosti k náhradě škody cestujícím.
- 9 Letecká společnost s odvoláním nesouhlasí a tvrdí, že stávka představuje mimořádnou událost, které zaměstnavatel nemůže zabránit, jelikož nemůže přijmout žádné opatření k zamezení dohodnutého přerušení práce, a to vzhledem k tomu, že portugalské právní předpisy zakazují nahradit stávkující zaměstnance. Letecká společnost rovněž cituje velký počet rozhodnutí španělských soudů a správních orgánů, které vykládají čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 v tomto smyslu.

Stručné uvedení důvodů žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce

- 10 Předkládající soud v první řadě připomíná, že čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 ukládá leteckému dopravci specifické povinnosti vůči cestujícím v případech zrušení letu (pomoc, informace a náhradu škody v penězích). Odstavec 3 tohoto předpisu stanoví, jako výjimku, že letecký dopravce není povinen platit náhradu „jestliže může prokázat, že zrušení je způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla všechna přiměřená opatření přijata“.
- 11 Dále předkládající soud shrnuje judikaturu Soudního dvora Evropské unie týkající se pojmu „mimořádné okolnosti“ způsobilé zprostit dopravce povinnosti nahradit cestujícím škodu. Podle této judikatury vzhledem k tomu, že se jedná o výjimku z obecné povinnosti nahradit škodu, musí být použit restriktivní výklad.
- 12 Obecně odkazuje na rozsudek Pešková a Peška, C-315/15, v jehož bodě 22 Soudní dvůr uvedl, že jako mimořádné okolnosti lze kvalifikovat „takové události, které nejsou z důvodu své povahy či původu vlastní běžnému výkonu činnosti dotyčného leteckého dopravce a vymykají se jeho účinné kontrole“. Samotná existence mimořádných okolností však není dostačující, nýbrž je též nutné, aby společnost prokázala, že těmito okolnostem nebylo možné zabránit, i kdyby byla všechna přiměřená opatření přijata. Podle bodu 28 citovaného rozsudku tak přísluší tomu, kdo se chce dovolávat zprošťující povahy mimořádných okolností, aby prokázal „že jim v žádném případě nebylo možné zabránit pomocí opatření přiměřených situaci, tedy opatření, která v okamžiku, kdy nastaly dané mimořádné okolnosti, odpovídala zejména podmínkám technicky a hospodářsky únosným pro dotyčného leteckého dopravce“.
- 13 Ve vztahu ke konkrétní otázce, zda výkon práva na stávku palubním personálem letecké společnosti může být považován za mimořádnou okolnost, což by mělo za následek zproštění dopravce jeho povinnosti nahradit škodu, předkládající soud odkazuje na rozsudek C-195/17, TUIfly GmgH, který ve výroku uvádí, že taková spontánní nepřítomnost značné části leteckého personálu, jako ta, k níž došlo v předmětné věci, nespadá pod pojem „mimořádné okolnosti“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004.
- 14 Předkládající soud nicméně poukazuje na rozdíly mezi projednávanou věcí a situací, o kterou šlo v rozsudku ve věci TUIfly, a to, že tehdy letecká společnost překvapivě oznámila plány na restrukturalizaci a že přerušení práce nebylo ohlášeno předem, proto byl případ kvalifikován jako „divoká stávka“. Zdůrazňuje argumentaci rozsudku, že rizika plynoucí ze sociálních důsledků, které doprovázejí takové plány na restrukturalizaci, jsou vlastní běžnému výkonu činnosti dotyčného leteckého dopravce, aniž by skutečnost, že stávku lze kvalifikovat jako divokou, byla relevantní.
- 15 V projednávané věci naopak důvodem přerušení práce nebyla — minimálně jak se zdá — určitá změna pracovních podmínek přijatá dříve zaměstnavatelem, nýbrž

šlo o obecné požadavky odborové organizace na zlepšení pracovních podmínek v rámci stávky svolané odborovou organizací.

- 16 S přihlédnutím k těmto odlišnostem má předkládající soud pochybnosti, zda lze mít za to, že legitimní výkon práva na stávku zaměstnanců spadá do běžné oblasti kontroly zaměstnavatele. Ve světle rozsudku TUIfly by bylo možné argumentovat, že pracovní konflikty jsou součástí běžné činnosti zaměstnavatele, že jim mohl zamezit, pokud by přiměřeně uspokojil požadavky zaměstnanců nebo i přijal v době poté, co se dozvěděl o možné stávce, opatření, která by zabránila zrušení letů. Nicméně v předmětné věci není zřejmé, jaká konkrétní opatření by mohl za tímto účelem přijmout či zda zaměstnavatel byl povinen přijmout podle nařízení č. 261/2004 nějaké právně přípustné opatření, jako je například zajištění letů u jiných společností, které nebyly stávkou dotčeny.
- 17 Rovněž není zřejmé, zda způsob vyřešení konfliktu (přijetím všech návrhů zaměstnanců či na základě vzájemných ústupků stran) může být relevantní pro posouzení, zda stávce mohla letecká společnost zabránit, a konečně, zda má být považována za „mimořádnou okolnost“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004, anebo nikoli.

PRACOVNÍ DOKUMENT