

Anonymizovaná verze

Překlad

C-816/19 – 1

Věc C-816/19

Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce

Datum doručení:

5. listopadu 2019

Předkládající soud:

Amtsgericht Hamburg (Německo)

Datum předkládacího rozhodnutí:

16. října 2019

Žalobkyně:

QF

Žalovaná:

Germanwings GmbH

Amtsgericht Hamburg (okresní soud v Hamburku, Německo)

[*omissis*]

Usnesení

ve věci

QF, [*omissis*] Pecs, Maďarsko
[*omissis*]

–žalobkyně–

[*omissis*]

proti

Germanwings GmbH, [*omissis*], Kolín nad Rýnem, Německo

-žalované -

[omissis]

Amtsgericht Hamburg (okresní soud v Hamburku) rozhodl dne 16. října 2019 takto:

Řízení se přerušuje.

Soudnímu dvoru Evropské unie se podle 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?

Odůvodnění:

1. [omissis] přerušení řízení [omissis].
2. [omissis] Rozhodnutí o předmětu sporu [omissis] závisí na odpovědi Soudního dvora Evropské unie na předběžnou otázku formulovanou ve výroku:

Popis předmětu sporu

3. Žalobkyně se domáhá po žalované zaplacení náhrady ve výši 250 eur.
4. Žalobkyně měla potvrzenou rezervaci na let z Budapešti (BUD) do Hamburku (HAM) s číslem 4U7783, který měla provést žalovaná s plánovaným příletem do Hamburku dne 27. října 2016 v 15 hodin. Let byl zrušen. Důvodem pro zrušení letu byla stávka palubních průvodčích žalované dne 27. října 2016.
5. Žalovaná vedla až do 26. října 2016 kolektivní vyjednávání s UFO (Unabhängige Flugbegleiter Organisation e. V., Fachgewerkschaft für das Kabinenpersonal in der deutschen kommerziellen Luftfahrt) (nezávislá organizace palubních průvodčích, registrovaný spolek, odborová organizace palubních průvodčích v německé komerční letecké dopravě). Nabídka předložená žalovanou, která nespĺnila požadavky UFO, byla touto organizací zamítnuta na jednání dne 26. října 2016, načež bylo rozhodnuto o protestní akci, která se měla podle plánů oznámených žalované týkat všech jejích letových cílů.
6. V důsledku stávky bylo zrušeno 418 z 530 letů žalované, které byly plánovány na 27. října 2016. Zbývající lety byly uskutečněny prostřednictvím reorganizace letového plánu a pronájmu charterových letů. V rámci svého náhradního letového plánu upřednostnila žalovaná všechny přímořské destinace, které nebyly uskutečnitelné jinými dopravními prostředky nebo jen velmi obtížně. Všichni

zaměstnanci, které měla žalovaná ještě k dispozici, byli zařazeni do náhradních posádek.

7. Žalovaná informovala cestující, kterých se zrušené lety týkaly, dne 26. října 2016.

Relevantní ustanovení unijního práva

Listina základních práv Evropské unie (2000/C 364/01)

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

„1) 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 (SEV 35, 18. října 1961)

10. Část I, odstavec 6 zní:

Všichni pracovníci a zaměstnavatelé mají právo kolektivně vyjednat.

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

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

[...]

a uznat

(4) právo pracovníků a zaměstnavatelů na kolektivní akci v případě konfliktu zájmů, včetně práva na stávku, s výhradou závazků vyplývajících z platné kolektivní smlouvy, kterou před tím 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 1 500 kilometrů; [...]

[*omissis*]

15. [*omissis*]

Relevantní vnitrostátní judikatura týkající se předběžné otázky

16. Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr, Německo) rozhodl rozsudkem ze dne 21. srpna 2012 [*omissis*] :

1. **Vyzve-li odborová organizace v rámci kolektivního vyjednávání piloty leteckého dopravce k přerušení práce, může tato skutečnost představovat mimořádné okolnosti ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení o právech cestujících v letecké dopravě.**

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

Toto své rozhodnutí odůvodnil Bundesgerichtshof mj. následovně (body 25 a násl.):

„Dovolání se mimořádných okolností ze strany žalované není vyloučeno z důvodu, že žalovaná mohla situaci ovlivnit.

Zpravidla nelze mít v případě kolektivního sporu za to, že se jedná o ovlivnitelnou situaci, která vylučuje mimořádné okolnosti. Rozhodnutí o zahájení stávky přijímají zaměstnanci v rámci svého autonomního práva na kolektivní vyjednávání a tím mimo rámec podniku provozujícího leteckého dopravce. Z toho vyplývá, že letecký dopravce obvykle nemá ani u vlastních zaměstnanců z právního hlediska podstatný vliv na to, zda bude stávka vyhlášena či nikoli. V tomto ohledu nemůže uspět argument, že provozující letecký dopravce má u vnitropodnikových stávek možnost požadavky splnit a stávce tak zabránit. Tím by bylo od leteckého dopravce vyžadováno, aby se vzdal své svobody odborového sdružování chráněné unijním právem, a v kontextu protestních akcí se již od počátku postavil do role poraženého. Takový přístup nelze od leteckého dopravce rozumně požadovat a ani to není v dlouhodobém zájmu cestujících v letecké dopravě.“

Právní názory účastnic řízení

17. Žalobkyně tvrdí, že stávka vlastních palubních průvodčí nepředstavuje „mimořádnou okolnost“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení (ES) č. 261/2004. Má za to, že se stávkami je nutno počítat při každém kolektivním vyjednávání a tím i s výpadky a rušením letů. Jedná se o typickou událost, kterou lze očekávat v rámci výkonu provozní činnosti, a nikoliv o mimořádnou událost.
18. Žalovaná má za to, že odborová stávka představuje mimořádnou okolnost bez ohledu na to, zda se u dotčeného personálu jedná o zaměstnance provozujícího leteckého dopravce či nikoli. Podle jejího názoru nerozlišuje ani nařízení (ES) č. 261/2004 podle toho, zda se jedná o stávku zaměstnanců nebo třetích osob.

Předběžný právní názor soudu

19. Předkládající soud vychází z toho, že na předběžnou otázku bude pravděpodobně zodpovězeno záporně.
20. Soud chápe rozsudek Soudního dvora EU ze dne 17. dubna 2018 (C-195/17) tak, že nárok cestujícího v letecké dopravě na náhradu nemá záviset vůbec na tom, zda je stávka podle relevantních vnitrostátních právních předpisů v oblasti pracovního práva a práva kolektivního vyjednávání 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 či původu vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce a vymykají se jeho účinné kontrole.
21. Předkládající soud vychází z toho, že Soudní dvůr – pokud považuje již „divokou stávku“ za událost nevymykající se účinné kontrole – musí *tím spíše* odbory

zorganizovanou stávku vlastních zaměstnanců považovat za událost, která se takové kontrole nevymyká (tím, že se např. letecký dopravce dohodne s dotyčnou odborovou organizací), takže nelze hovořit o „mimořádných okolnostech“.

22. Na straně druhé považuje předkládající soud také za možné, že Soudní dvůr EU posoudí odbory organizovanou stávku jinak, jelikož ta je na rozdíl od „divoké stávky“ chráněna evropským právem, 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. Je totiž výslovně uznáno, „že musí být zaručen účinný výkon práva na kolektivní vyjednávání“. Soudní dvůr EU by tedy mohl na rozdíl od úvah uvedených v bodech 19–21 vycházet z toho, že přenos jeho judikatury na odbory organizované stávky by znamenal porušení evropského práva, což by bylo možné vyvodit již z bodu 14 odůvodnění nařízení (ES) č. 261/2004, který označuje stávku obecně jako „mimořádnou okolnost“, ale že by spočíval především v tom, že by byla porušena svoboda odborového sdružování leteckého dopravce chráněná unijním právem.

Řízení před vnitrostátním soudem

23. [omissis] 8]

[omissis]

[omissis] [podpis]

[omissis]