

# Anonymizované znenie

Preklad

C-816/19 – 1

---

**Vec C-816/19**

**Návrh na začatie prejudiciálneho konania**

**Dátum podania:**

5. november 2019

**Vnútroštátny súd:**

Amtsgericht Hamburg

**Dátum rozhodnutia vnútroštátneho súdu:**

16. október 2019

**Žalobkyňa:**

QF

**Žalovaná:**

Germanwings GmbH

---

**Amtsgericht Hamburg (Okresný súd Hamburg, Nemecko)**

[*omissis*]

**Uznesenie**

V právnom spore

**QF**, [*omissis*] Pecs, Maďarsko

[*omissis*]

– žalobkyňa –

[*omissis*]

proti

**Germanwings GmbH**, [*omissis*] Kolín

– žalovanej –

[*omissis*]

Amtsgericht Hamburg (Okresný súd Hamburg) [*omissis*] 16. októbra 2019 rozhodol:

Konanie sa prerušuje.

Súdnemu dvoru Európskej únie sa podľa článku 267 ZFEÚ kladie nasledujúca otázka týkajúca sa výkladu práva Európskej únie:

**Predstavuje odborom organizovaný štrajk vlastných zamestnancov prevádzkujúceho leteckého dopravcu „mimoriadnu okolnosť“ v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia (ES) č. 261/2004?**

**Odôvodnenie:**

1. [*omissis*] Prerušenie konania [*omissis*].
2. [*omissis*] Rozhodnutie v právnom spore [*omissis*] závisí od odpovede Súdneho dvora Európskej únie na prejudiciálnu otázku formulovanú vo výroku rozhodnutia.

**Opis predmetu sporu**

3. Žalobkyňa žiada od žalovanej náhradu vo výške 250 eur.

4. Žalobkyňa mala potvrdenú rezerváciu na let z Budapešti (BUD) do Hamburgu (HAM), let č. 4U7783, ktorý mala uskutočniť žalovaná a ktorý mal plánovaný čas priletu do Hamburgu 27. októbra 2016 o 15 hod. Let bol zrušený. Dôvodom zrušenia letu bol štrajk palubného personálu žalovanej, ktorý sa uskutočnil 27. októbra 2016.
5. Žalovaná viedla s odborovou organizáciou UFO [Unabhängige Flugbegleiter Organisation e. V., Fachgewerkschaft für das Kabinenpersonal in der deutschen kommerziellen Luftfahrt (Nezávislá organizácia palubného personálu, registrovaný spolok, odborová organizácia kabínovej posádky v nemeckej komerčnej letovej doprave, Nemecko] do 26. októbra 2016 kolektívne vyjednávanie. Návrh predložený žalovanou, ktorý nespĺňal očakávania UFO, táto organizácia zamietla na rokovaní 26. októbra 2016 a následne rozhodla o protestných opatreniach zamestnancov, ktoré sa mali týkať podľa jednotlivých plánov, ktoré UFO predložila žalovanej 26. októbra 2016, všetkých letových cieľov žalovanej.
6. Pre štrajk bolo zrušených 418 z 530 letov žalovanej, ktoré boli plánované na 27. októbra 2016. Zvyšné lety sa uskutočnili podľa reorganizovaného letového plánu a prostredníctvom prenájmu nepravidelných (charterových) letov subdodávateľov. V rámci náhradného letového plánu uprednostnila žalovaná všetky „vodné ciele“, ktoré nebolo možné dosiahnuť inými dopravnými prostriedkami vôbec alebo len s ťažkosťami. Žalovaná ďalej zrušila najskôr lety v rámci územia Nemecka, v prípade ktorých bolo možné sa do cieľa prepraviť po železničnej trati. Všetci zamestnanci žalovanej, ktorých mala ešte k dispozícii, boli zaradení do náhradných posádok.
7. Žalovaná informovala cestujúcich, ktorých sa zrušené lety týkali, 26. októbra 2016.

### **Relevantné ustanovenia práva Únie**

#### **Charta základných práv Európskej únie (2000/C 364/01)**

8. Článok 12 („Sloboda zhromažďovania a združovania“) znie:
 

„1. Každý má právo pokojne sa zhromažďovať a slobodne sa združovať s inými na všetkých úrovniach, najmä v súvislosti s politickými, odborárskymi a občianskymi otázkami, z čoho vyplýva, že každý má právo zakladať na ochranu svojich záujmov odbory alebo vstupovať do nich. ...“
9. Článok 28 („Právo na kolektívne vyjednávanie a kolektívne akcie“) stanovuje:
 

„Pracovníci a zamestnávateľia alebo ich príslušné organizácie majú v súlade s právom Únie a vnútroštátnymi právnymi predpismi a praxou právo vyjednávať a uzatvárať kolektívne zmluvy na zodpovedajúcich úrovniach a v prípade

konfliktu záujmov uskutočniť kolektívne akcie na ochranu svojich záujmov vrátane štrajku.“

**Európska sociálna charta (SEV 35, 18. október 1961)**

10. Časť I ods. 6 znie:

„Všetci pracovníci a zamestnávateľia majú právo kolektívne vyjednávať.“

11. Časť II článok 6 („Právo kolektívne vyjednávať“) znie:

„Na zabezpečenie účinného výkonu práva kolektívne vyjednávať sa zmluvné strany zaväzujú:

...

a priznávajú:

4. právo pracovníkom a zamestnávateľom na kolektívne akcie v prípade konfliktu záujmov vrátane práva na štrajk, s výnimkou záväzkov, ktoré by mohli vyplývať z platných kolektívnych zmlúv.“

**Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 z 11. februára 2004**

12. Odôvodnenie 14 znie:

„Tak ako je to uvedené v Montrealskom dohovore, záväzky prevádzkujúcich leteckých dopravcov by mali byť obmedzené alebo by mali byť od nich leteckí dopravcovia oslobodení v prípadoch, keď bola udalosť spôsobená mimoriadnymi okolnosťami, ktorým sa nedalo zabrániť ani vtedy, keď boli prijaté všetky primerané opatrenia; také okolnosti môžu nastať najmä v prípadoch politickej nestability, meteorologických podmienok nezlučiteľných s vykonaním príslušného letu, rizík bezpečnostnej ochrany, neočakávaných nedostatkov, ktoré sa týkajú bezpečnosti letu a štrajkov, ktoré ovplyvňujú prevádzku príslušného leteckého dopravcu.“

13. Článok 5 („Zrušenie“) znie:

„1. V prípade zrušenia letu príslušným cestujúcim: ...

c) príslušní cestujúci majú právo na náhradu od prevádzkujúceho leteckého dopravcu v súlade s článkom 7, ...

3. Prevádzkujúci letecký dopravca nie je povinný platiť náhradu podľa článku 7, ak môže preukázať, že zrušenie je spôsobené mimoriadnymi okolnosťami, ktorým sa nedalo zabrániť ani vtedy, keď boli prijaté všetky primerané opatrenia.“

14. Článok 7 („Právo na náhradu“) stanovuje:

„1. Keď sa uvádza odkaz na tento článok, cestujúci dostanú náhradu v nasledovnej výške:

a) 250 EUR v prípade všetkých letov na vzdialenosť 1500 km alebo menej, ...“

[omissis]

## 15. [omissis]

**Relevantná vnútroštátna judikatúra týkajúca sa prejudiciálnej otázky**

## 16. Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor, Nemecko) v rozsudku z 21. augusta 2012 [omissis] rozhodol [omissis]:

1. **Ak odborová organizácia v rámci kolektívneho vyjednávania vyzve pilotov leteckého dopravcu, aby prerušili prácu, môže ísť o mimoriadnu okolnosť v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia o právach cestujúcich v leteckej doprave.**
2. **Letecký dopravca je v takomto prípade oslobodený od platenia náhrad za zrušenie letov, ktoré odvolá s cieľom prispôsobiť letový plán očakávaným dôsledkom výzvy k štrajku.**

Svoje rozhodnutie odôvodnil Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor) okrem iného takto (bod 25 a nasl.):

„Odvolávanie sa žalovanej na existenciu mimoriadnych okolností nemožno odmietnuť len preto, že žalovaná mala možnosť situáciu ovplyvniť.“

Spravidla nemožno v prípade kolektívneho sporu prijať predpoklad o tom, že ide o prípad ovládateľnej situácie, ktorá vylučuje mimoriadne okolnosti. Rozhodnutie o začatí štrajku prijímajú pracovníci v rámci svojho autonómneho práva na kolektívne vyjednanie a teda mimo rámca podniku prevádzkujúceho leteckého podniku. Z uvedeného vyplýva, že letecký podnik nemá ani v prípade vlastných spolupracovníkov z právneho hľadiska podstatný vplyv na to, či vyhlásia štrajk. V tomto ohľade nemožno prijať tvrdenie, že prevádzkujúci letecký podnik mal v rámci vnútro podnikového štrajku možnosť požiadavkám vyhovieť a takýmto spôsobom odvrátiť štrajk. Od leteckého podniku by sa totiž požadovalo, aby sa vzdal svojej slobody združovania chránenej právom Únie a v rámci pracovnoprávneho boja sa vopred postavil do role porazeného. Takýto postup nemožno od leteckého podniku spravodlivo požadovať a z dlhodobého hľadiska by nebol ani v záujme cestujúcich v leteckej doprave.“

**Právne stanoviská účastníkov konania**

17. Žalujúca strana sa domnieva, že štrajk vlastného palubného personálu nie je „mimoriadnou okolnosťou“ v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia (ES) č. 261/2004. Zastáva názor, že so štrajkom sa musí počítať pri každom kolektívnom vyjednávaní a teda aj s výpadkami a zrušeniami letov. Ide o typickú okolnosť, ktorú možno očakávať v súvislosti s výkonom prevádzkovej činnosti podniku, a ktorá nemá mimoriadnu povahu.
18. Žalovaná sa domnieva, že odborový štrajk predstavuje mimoriadnu okolnosť bez ohľadu na to, či v prípade štrajkujúceho personálu ide o pracovníkov prevádzkujúceho leteckého podniku alebo nie. Nariadenie (ES) č. 261/2004 nerozlišuje podľa toho, či ide o štrajk pracovníkov alebo tretích osôb.

**Predbežné právne posúdenie vnútroštátneho súdu**

19. Vnútroštátny súd predpokladá, že odpoveď na prejudiciálnu otázku bude znieť pravdepodobne „nie“.
20. Vnútroštátny súd chápe rozsudok Súdneho dvora Európskej únie zo 17. apríla 2018 (C-195/17) v tom zmysle, že právo cestujúceho na poskytnutie náhrady nemôže závisieť od toho, či je štrajk v zmysle príslušných vnútroštátnych právnych predpisov v oblasti pracovného práva a kolektívnych právnych vzťahov v súlade so zákonom, ale za „mimoriadne okolnosti“ v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 sa naopak považujú len také udalosti, ktoré na základe svojej povahy alebo s ohľadom na svoju príčinu nie sú súčasťou normálneho výkonu činnosti dotknutého leteckého dopravcu a tento dopravca nemá možnosť ich skutočne ovplyvniť.
21. Vnútroštátny súd sa domnieva, že Súdny dvor Európskej únie – ktorý považuje aj „divý štrajk“ za ovplyvniteľnú okolnosť, bude práve štrajk jednotlivých pracovníkov organizovaný odbormi považovať za okolnosť, ktorú možno ovplyvniť (napr. tým, že sa letecký dopravca dohodne s príslušnými odbormi), a teda že nemôže ísť o „mimoriadne okolnosti“.
22. Na druhej strane je podľa vnútroštátneho súdu tiež možné, že Súdny dvor Európskej únie posúdi odborový štrajk iným spôsobom, pretože na rozdiel od „divého štrajku“ je takýto štrajk chránený jednak ustanoveniami európskeho práva a jednak článkom 12 ods. 1 a článkom 28 Charty základných práv, a teda že príslušný výklad vyplývajúci z rozsudku zo 17. apríla 2018 (C-195/17) zakazuje, aby sa tento rozsudok uplatnil aj na štrajk organizovaný odbormi. Rovnako aj právo na štrajk upravené v článku 6 ods. 4 Európskej sociálnej charty podporuje s ohľadom na úvodnú vetu tohto ustanovenia, ako aj vzhľadom na programového vyhlásenie v časti I bode 6, právo na – koordinované – kolektívne vyjednávanie. Úlohou tohto práva je výslovne „zabezpečenie účinného výkonu práva kolektívne vyjednávať“. Súdny dvor Európskej únie preto mohol na rozdiel od predpokladov uvedených v bodoch 19 až 21 vychádzať z domnienky, že prenesenie judikatúry

na štrajk organizovaný odbormi by odporovalo právu Únie, čo možno napokon vyvodit' už aj z odôvodnenia 14 nariadenia (ES) č. 261/2004, v ktorom sa štrajk všeobecne označuje za „mimoriadnu okolnosť“ ale predovšetkým z tej skutočnosti, že v konečnom dôsledku by sa nepochybne zasiahlo do slobody združovania leteckého dopravcu.

**Stav konania [pred vnútroštátnym súdom]**

23. [omissis]

[omissis]

[omissis] [Podpis]

[omissis]

PRACOVNÝ DOKUMENT