

# Anonymizované znenie

Preklad

C-287/20 – 1

Vec C-287/20

## Návrh na začatie prejudiciálneho konania

### Dátum podania:

30. jún 2020

### Vnútroštátny súd:

Amtsgericht Hamburg

### Dátum rozhodnutia vnútroštátneho súdu:

16. jún 2020

### Žalobcovia:

EL

CP

### Žalovaná:

Ryanair Designated Activity Company

---

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

[*omissis*]

**Uznesenie**

V právnej veci

1) **EL**, [*omissis*] Villanova di Composampiero, Taliansko

- žalobca –

2) **CP**, [*omissis*] Villanova di Camposampiero, Taliansko

- žalobkyňa –

[*omissis*]

proti

**Ryanair Designated Activity Company**, [*omissis*] Dublin, Írsko

- žalovaná -

[*omissis*]

Amtsgericht Hamburg (Okresný súd Hamburg) [*omissis*] 16. júna 2020 rozhodol:

1. Konanie sa prerušuje.
2. Súdnemu dvoru Európskej únie sa podľa článku 267 ZFEÚ predkladá návrh na začatie prejudiciálneho konania o tejto otázke výkladu práva Únie:

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

**Je v tejto súvislosti relevantné, či sa pred štrajkom uskutočnili rokovania so zástupcom/zástupcami zamestnancov?**

Dôvody:

1. [*omissis*] [poznámky k vnútroštátnemu konaniu]
2. Rozhodnutie o spore, ktoré nie je napadnuteľné riadnym opravným prostriedkom, [*omissis*] závisí od prejudiciálneho rozhodnutia Súdneho dvora Európskej únie, ktorým tento zodpovie prejudiciálnu otázku formulovanú vo výroku.

**Opis predmetu sporu**

3. Žalobcovia žiadajú od žalovanej vyplatenie náhrady vo výške 500,- eur.
4. Žalobkyňa mala potvrdenú rezerváciu na let z Verony [*omissis*] do Hamburgu [*omissis*] na 28. septembra 2018 (let č. FR5074), ktorý mala vykonať žalovaná a do Hamburgu mala priletieť 28. septembra 2018 o 14:50 hod. Let bol zrušený. Dôvodom zrušenia bol štrajk palubných sprievodcov a pilotov žalovanej. Po oznámení štrajku tri dni vopred sa žalovaná snažila vykonať čo najväčší počet letov. Napriek tomu však let, ktorý je predmetom tohto sporu, musela zrušiť.
5. Bezprostredne pred štrajkom, ale aj dávno pred ním, prebiehali rokovania so zástupcami zamestnancov, ktoré však nevedli k meritórnemu výsledku.
6. Žalovaná informovala žalobcov o zrušení letu v deň odletu.
7. [*omissis*] [irelevantné]

**Relevantné ustanovenia práva Únie****Charta základných práv Európskej únie [*omissis*]**

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“) znie:  
 „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 [*omissis*]**

10. Časť I bod 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, 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 (Ú. v. EÚ L 46, 2004, s. 1; Mim. vyd. 07/008, s. 10 (ďalej len „nariadenie 261/2004“))**

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“) znie:

„(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 (...),“

15 [omissis] [ustanovenie vnútroštátneho procesného práva]

(...)

**Relevantná vnútroštátna judikatúra týkajúca sa prejudiciálnych otázok**

16. Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor, Nemecko) v rozsudku z 21. augusta 2012 (sp. zn. X ZR 138/11) rozhodol takto (základné tézy):

- 1 Ak odborová organizácia v rámci kolektívneho vyjednávania vyzve pilotov leteckého dopravcu, aby prerušili prácu, môže to mať za následok vznik mimoriadnych okolností v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia o právach cestujúcich v leteckej doprave [nariadenia 261/2004].**
- 2 Letecký dopravca je v tomto prípade oslobodený od povinnosti zaplatiť náhradu za zrušenie tých letov, ktoré zrušil, aby tak prispôbil letový plán očakávaným dôsledkom výzvy na štrajk.**

Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor) svoje rozhodnutie odôvodnil okrem iného nasledovne (body 25 a nasl.):

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

V prípade kolektívneho pracovnoprávneho sporu spravidla nemožno mať za to, že žalovaná má možnosť situáciu ovplyvniť, čo vylučuje existenciu mimoriadnych okolností. Rozhodnutie uskutočniť štrajk prijímajú zamestnanci v rámci práva na kolektívne vyjednanie, ktoré im prislúcha, a teda mimo výkonu činnosti prevádzkujúceho leteckého dopravcu. Z toho vyplýva, že letecký dopravca ani v prípade vlastných zamestnancov spravidla nemá nijaký relevantný vplyv z právneho hľadiska na to, či sa štrajk začne alebo nie. Pritom nemožno prijať tvrdenie, že prevádzkujúci letecký dopravca mal v prípade interného podnikového štrajku možnosť splniť požiadavky a tým štrajk odvrátiť. Tým by sa od leteckého dopravcu žiadalo, aby sa vzdal svojej slobody združovať sa chránenej právom Únie a aby sa v rámci pracovného sporu vopred postavil do roly porazeného. Vyššie uvedené nemožno od leteckého dopravcu spravodlivo požadovať a takýto postup by nebol ani v dlhodobom záujme cestujúcich v leteckej doprave.“

**Právne názory účastníkov konania**

17. Žalujúca strana je toho názoru, že štrajk vlastných palubných sprievodcov nepredstavuje „mimoriadnu okolnosť“ v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia 261/2004. Myslí si, že pri každom kolektívnom vyjednaní sa musí počítať so štrajkami a tým aj s výpadkami a zrušovaním letov: Ide o udalosť typickú, ktorú treba pri výkone prevádzkových činností očakávať, a nie o mimoriadnu udalosť.
18. Žalovaná zastáva názor, že odborový štrajk predstavuje mimoriadnu okolnosť bez ohľadu na to, či v prípade štrajkujúceho personálu ide o pracovníkov prevádzkujúceho leteckého podniku alebo nie. Nariadenie 261/2004 nerozlišuje podľa toho, či ide o štrajk pracovníkov alebo tretích osôb.

**Predbežný právny názor súdu**

19. Vnútroštátny súd predpokladá, že odpoveď na prejudiciálnu otázku bude pravdepodobne znieť „nie“.
20. Vnútroštátny súd chápe rozsudok Súdneho dvora Európskej únie zo 17. apríla 2018 (C-195/17) v tom zmysle, že právo cestujúceho na náhradu práveže nemôže závisieť od toho, či je štrajk zákonný v zmysle príslušných vnútroštátnych predpisov individuálneho a kolektívneho pracovného práva, ale naopak za „mimoriadne okolnosti“ v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia 261/2004 sa majú považovať 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 ich nemá možnosť skutočne ovplyvniť.
21. [Vnútroštátny] súd sa domnieva, že Súdny dvor Európskej únie – ktorý aj „divý štrajk“ považuje za ovplyvniteľnú okolnosť – bude štrajk vlastných pracovníkov organizovaný odbormi *tým skôr* 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 možné aj to, 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 že preto neslobodno rozsudok zo 17. apríla 2018 (C-195/17) vykladať v tom zmysle, že tento rozsudok sa uplatňuje aj na štrajk organizovaný odbormi. Rovnako aj právo na štrajk zaručené v článku 6 ods. 4 Európskej sociálnej charty podporuje s ohľadom na úvodnú vetu tohto ustanovenia, ako aj vzhľadom na programové vyhlásenie v časti I bode 6, právo na – koordinované – kolektívne vyjednávanie. Úlohou tohto práva je výslovne „zabezpečenie účinného výkonu práva kolektívne vyjednávať“. Európsky súdny dvor by preto v protiklade s úvahami uvedenými v bodoch 19 až 21 mohol vychádzať z toho, že prenesenie jeho judikatúry na štrajk organizovaný odbormi by znamenalo porušenie práva Únie, čo možno napokon odvodiť už aj z odôvodnenia 14 nariadenia 261/2004, v ktorom sa štrajk všeobecne označuje za „mimoriadnu okolnosť“, ale ktoré by predovšetkým spočívalo v tom, že by sa – každopádne vo výsledku – zasiahlo do slobody združovania leteckého dopravcu.

**Stav konania**

23. Výsledok sporu závisí od zodpovedania prejudiciálnej otázky: Inak je spor zo skutkovej aj právnej stránky objasnený v miere dostatočnej pre rozhodnutie. Pokiaľ súd pri prezentovaní predmetu sporu (body 3 – 7) uviedol sporné tvrdenia ako isté, už si vo vzťahu k týmto tvrdeniam vybudoval presvedčenie.
24. [omissis] [poznámky k vnútroštátnemu konaniu]

[omissis] [podpis]

PRACOVNÍ DOKUMENT