

Anonymizovaná verze

Překlad

C-566/20 – 1

Věc C-566/20

Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce

Datum doručení:

30. října 2020

Předkládající soud:

Landgericht Köln (Německo)

Datum předkládacího rozhodnutí:

7. října 2020

Žalobce:

DG

Žalovaná:

Deutsche Lufthansa AG

[*omissis*] **Landgericht Köln** (zemský soud v Kolíně nad Rýnem, Německo)

Usnesení

ve věci

DG proti Deutsche Lufthansa AG

11. občanskoprávní senát Landgericht Köln (zemský soud v Kolíně nad Rýnem)

dne 7. října 2020

[*omissis*] [složení senátu]

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. Žalobce požaduje po žalované náhradu ve výši 125 eur, 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 č. 261/2004).

Tento požadavek se zakládá na následujících skutkových okolnostech:

Žalobce měl na 8. listopad 2019 zarezervován let LH 1124 z Frankfurtu (FRA) do Barcelony (BCN) provozovaný žalovanou s rezervačním číslem 02C06C. Žalobce měl odletět v 07.10 hodin a přistát v 09.10 hodin v Barceloně. Let LH 1124 byl zrušen. Žalobce byl dne 7. listopadu 2019 přepraven náhradním letem LH 1164 z Frankfurtu do Valencie. Náhradní přeprava do Barcelony nebyla zajištěna.

Vzdálenost mezi Frankfurtem a Barcelonou činí méně než 1 500 km.

Žalobce se obrátil na své právní zástupce, aby vymohli jeho nároky. Ti vyzvali žalovanou dopisem ze dne 9. prosince 2019, aby do 16. prosince 2019 zaplatila náhradu ve výši 250 eur, což žalovaná odmítla s odkazem na mimořádné okolnosti, na jejichž základě je podle svého názoru zproštěna povinnosti náhradu zaplatit.

Důvodem pro zrušení letu LH 1124 dne 8. listopadu 2019 byla skutečnost, že žalovaná neměla k provedení letů palubní personál z důvodu stávky, k níž dne 1. listopadu 2019 na dobu od 7. listopadu 2019 0:00 hod. do 8. listopadu 2019 24:00 po neúspěchu jednání o kolektivní smlouvě vyzvala odborová organizace UFO sdružující palubní personál a jejímž cílem bylo především prosazení vyšších cestovních náhrad a příplatků pro palubní personál. Na uvedenou dobu bylo naplánováno 2165 letů žalované, z toho 294 mezikontinentálních a 1871 kontinentálních letů. Po vyhlášení stávky žalovaná sestavila a zveřejnila nouzový letový řád, na němž se nacházelo ještě celkem 1273 letů, z toho 171 mezikontinentálních a 1102 kontinentálních. Ve skutečnosti však bylo nutno zrušit další lety, takže ve dnech 7. a 8. listopadu 2019 nebylo uskutečněno celkem 1478 letů. Dne 9. listopadu 2019 bylo nutno v důsledku dopadů stávky zrušit

dalších 30 letů, z toho devět mezikontinentálních a 21 kontinentálních. Stávka se dotkla celkem 170 000 cestujících.

Žalovaná podle svého tvrzení, které žalobce nezpochybnil, zveřejnila dne 6. listopadu 2019 s cílem zamezit rušení a zpoždění letů mimořádný letový řád a nasadila takzvané „Büroflieger“ (záložní personál), vyzvala dobrovolníky, snížila počet palubního personálu v jedné posádce na zákonné minimum a některými lety pověřila společnost Condor Flugdienst GmbH. Dále poskytla cestujícím Lufthansa Group bezplatnou možnost změny rezervace a u letů v rámci Německa možnost využít železnici i v případě, že se jejich letu stávka nedotkla. Cestující, kterých se stávka dotkla, byli přeměrováni na jiné lety nebo na železnici nebo mohli svou cestu bezplatně stornovat. Mimoto žalovaná nasadila na některých trasách větší letouny, aby dotčeným cestujícím mohla nabídnout alternativní možnosti cestování. Dne 5. listopadu 2019 žalovaná navíc svolala jednání na nejvyšší úrovni s cílem zabránit stávce. Dne 7. listopadu 2019 předložila další kompromisní návrh. Krom toho podala návrh na předběžné opatření, jehož vydání však bylo ve večerních hodinách dne 6. listopadu 2016 hessenským Landesarbeitsgericht (zemský pracovní soud) ve druhém stupni zamítnuto.

2. Amtsgericht (okresní soud) žalobě vyhověl. Měl za to, že žalovaná není zproštěna povinnosti zaplatit náhradu, která pro ni vyplývá z čl. 5 odst. 3 písm. c) nařízení (ES) č. 261/2004 ve spojení s jeho čl. 7 odst. 1. Podle názoru tohoto soudu neexistuje mimořádná okolnost ve smyslu uvedeného čl. 5 odst. 3. Toto ustanovení předpokládá událost, která svou povahou nebo původem není vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce a skutečně se vymyká jeho kontrole. V návaznosti na rozhodnutí Soudního dvora ze dne 17. dubna 2018, C-195/17 je třeba při posouzení, zda je třeba stávku kvalifikovat jako mimořádnou okolnost ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení (ES) č. 261/2004, vycházet z důvodů stávky, i když je, tak jako v projednávané věci, vyvolána z podnětu odborů. Kolektivní spory jsou podle názoru uvedeného soudu součástí běžného provozního rizika podniku. Takto vyvolaná stávka, ať již ve formě „divoké stávky“ nebo stávky z podnětu odborů, musí být vždy kvalifikována jako stávka iniciovaná zevnitř podniku, takže ji nelze považovat za mimořádnou okolnost ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004.
3. Proti rozsudku okresního soudu podala žalovaná [omissis] odvolání. Nadále uplatňuje svůj návrh na zamítnutí žaloby a tvrdí, že Soudní dvůr vycházel v rozhodnutí citovaném žalobcem z okolností divoké stávky, o kterou se jednalo ve věci C-195/17 a že tedy ze žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce ze dne 17. dubna 2018 nelze vyvodit, že každá stávka vlastních zaměstnanců je součástí běžného výkonu činnosti leteckého dopravce a nevymyká se jeho účinné kontrole. Tak tomu není v případě odborů organizované stávky vlastních zaměstnanců dotčené v projednávané věci. Žádný podnik nemůže ovládat požadavky svých zaměstnanců, které nevychází z bezprostředně předcházejícího rozhodnutí tohoto podniku. Právě požadavky předložené sdružením UFO nebyly podle názoru žalované předvídatelné. „Ovlivnitelnost“ situace neznámá, že musí být splněny jakékoli požadavky. Přenesení závěrů z rozsudku Soudního dvora ze dne 17.

dubna 2018 na situaci v projednávané věci navíc podle názoru žalované nezohledňuje skutečnost, že v bodě 14 odůvodnění nařízení č. 261/2004 je jako mimořádná okolnost označena a uznána stávka, která postihuje provoz provozujícího leteckého dopravce.

Žalobce navrhuje, aby bylo odvolání zamítnuto.

II.

Rozhodnutí o odvolání vyžaduje, aby Soudní dvůr Evropské unie vydal rozhodnutí o předběžné otázce, ve kterém na tuto otázku odpoví.

1. Tato otázka je pro vydání rozhodnutí nezbytná:

V případě, že by se za skutkových okolností 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, bylo by odvolání úspěšné, neboť žalobci by nepříslušel nárok na náhradu. Pokud by naopak stávka nebyla mimořádnou okolností, odvolání by nemělo 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 stávkou, 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 prostředek 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 [omissis] [odkaz na vnitrostátní literaturu]) 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 má „vnější“ účinky na leteckého dopravce a není součástí jeho běžné provozní činnosti, jakkoliv vede 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) 69; Wallentin-Hermann/Alitalia Rn. 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, jak dokazuje případ projednávaný u West London County Court, v němž zaměstnanci leteckého dopravce vstoupili do divoké stávky, neboť provozovatel letiště chtěl ukončit pověření leteckého dopravce pozemní dopravou zavazadel [omissis].

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 hodnocení 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 nauce [*omissis*] k odlišnému závěru [odkaz na vnitrostátní literaturu]. 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 sružením 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 kolektivního 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. Tato situace není srovnatelná se situací v projednávané věci, ve které chybí konkrétní a aktuální podniková opatření, na něž vlastní zaměstnanci reagují bezprostředně a z vlastní iniciativy „divokou stávkou“.

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 ani to, že mohl stávce zabránit příp. jí „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 či příp., tak jako v projednávané věci, cestovní náhrady a příplatky, 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*] [odkaz na vnitrostátní judikaturu] v každém případě tehdy, pokud neexistují další zvláštní

okolnosti [omissis] [odkaz na vnitrostátní judikaturu]. Zproštění odpovědnosti v případě stávky vlastních zaměstnanců leteckého dopravce je zčásti odmítáno i v odborné literatuře [omissis] [odkaz na vnitrostátní literaturu].

Z tohoto důvodu považuje senát za nezbytné podat návrh na zahájení řízení o předběžné otázce.

[omissis] [podpisy]

[omissis] [ověřovací doložka]

PRACOVNÍ DOKUMENT