Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (veľká komora)

z 23. marca 2021 *

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania – Letecká doprava – Nariadenie (ES) č. 261/2004 – Článok 5 ods. 3 – Spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letu – Oslobodenie od povinnosti platiť náhradu – Pojem ‚mimoriadne okolnosti' – Štrajk pilotov organizovaný v súlade so zákonom – Okolnosti ‚vnútorné' a ‚vonkajšie' vo vzťahu k činnosti prevádzkujúceho leteckého dopravcu – Články 16, 17 a 28 Charty základných práv Európskej únie – Neexistencia zásahu do slobody podnikania, práva vlastniť majetok a práva na vyjednávanie leteckého dopravcu"

Vo veci C-28/20,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ, podaný rozhodnutím Attunda tingsrätt (Súd prvého stupňa Attunda, Švédsko) zo 16. januára 2020 a doručený Súdnemu dvoru 21. januára 2020, ktorý súvisí s konaním:

Airhelp Ltd

proti

Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden,

SÚDNY DVOR (veľká komora)

v zložení: predseda K. Lenaerts, podpredsedníčka R. Silva de Lapuerta, predsedovia komôr J.-C. Bonichot, A. Arabadžiev, A. Prechal, L. Bay Larsen, A. Kumin a N. Wahl, sudcovia T. von Danwitz, C. Toader, M. Safjan, D. Šváby (spravodajca), I. Jarukaitis, N. Jääskinen a J. Passer,

generálny advokát: P. Pikamäe,

tajomník: C. Strömholm, referentka,

so zreteľom na písomnú časť konania a po pojednávaní zo 16. decembra 2020,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

– Airhelp Ltd, v zastúpení: M. Bexelius, E. Arbrandt a S. Nilsson, advokater,

– Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden, v zastúpení: F. Sjövall a J. Fermbäck, advokater,

– dánska vláda, v zastúpení: J. Nymann-Lindegren, M. Jespersen a M. S. Wolff, splnomocnení zástupcovia,

* Jazyk konania: švédčina.

– nemecká vláda, v zastúpení: U. Kühne, M. Hellmann a J. Möller, splnomocnení zástupcovia,

– španielska vláda, v zastúpení: L. Aguilera Ruiz, splnomocnený zástupca,

– francúzska vláda, v zastúpení: E. de Moustier a A. Ferrand, splnomocnení zástupcovia,

– Európska komisia, v zastúpení: K. Simonsson, N. Yerrell a E. Ljung Rasmussen, splnomocnení zástupcovia,

po vypočutí návrhov generálneho advokáta na pojednávaní 16. marca 2021,

vyhlásil tento

Rozsudok

1 Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka výkladu článku 5 ods. 3 nariadenia 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).

2 Tento návrh bol podaný v rámci sporu medzi spoločnosťami Airhelp Ltd a Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden (ďalej len „SAS“) vo veci odmietnutia poslednej uvedenej spoločnosti poskytnúť náhradu S., do práv ktorého vstúpila Airhelp, a to z dôvodu zrušenia jeho letu.

Právny rámec

Právo Únie

3 Odôvodnenia 1, 14 a 15 nariadenia č. 261/2004 uvádzajú:

„(1) konanie [Únie] v oblasti leteckej dopravy by sa malo, okrem iných vecí, zamerať na zabezpečenie vysokej úrovne ochrany cestujúcich; okrem toho by sa mal vo všeobecnosti brať plný zreteľ na požiadavky ochrany spotrebiteľa;

…

(14) tak ako je to uvedené v [Dohovore o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu uzavretom v Montreale 28. mája 1999 a schválenom Európskym spoločenstvom rozhodnutím Rady 2001/539/ES z 5. apríla 2001 (Ú. v. ES L 194, 2001, s. 38; Mim. vyd. 07/005, s. 491)], 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;

(15) za mimoriadne okolnosti sa dá považovať skutočnosť, keď rozhodnutie riadenia letovej prevádzky v konkrétnom dni vo vzťahu ku konkrétnemu lietadlu zapríčiní veľké meškanie, meškanie do nasledujúceho dňa alebo zrušenie jedného alebo viacerých letov takého lietadla dokonca aj vtedy, keď príslušný letecký dopravca uskutočnil všetky primerané opatrenia aby zabránil meškaniu alebo zrušeniu;“

4 Článok 2 tohto nariadenia, nazvaný „Definície“, stanovuje:

„Na účely tohto nariadenia:

…

b) ‚prevádzkujúci letecký dopravca‘ znamená leteckého dopravcu, ktorý na základe zmluvy s cestujúcim, alebo v mene inej osoby, právnickej alebo fyzickej majúcej zmluvu s takým cestujúcim, vykoná alebo zamýšľa vykonať let;

…

l) ‚zrušenie‘ znamená neuskutočnenie letu, ktorý bol predtým plánovaný, a na ktorý bolo aspoň jedno miesto rezervované.“

5 Článok 5 uvedeného nariadenia, nazvaný „Zrušenie“, znie:

„1. V prípade zrušenia letu…:

…

c) príslušní cestujúci majú právo na náhradu od prevádzkujúceho leteckého dopravcu v súlade s článkom 7, pokiaľ:
   i) neboli informovaní o zrušení letu aspoň dva týždne pred plánovaným časom odletu; alebo
   ii) neboli informovaní o zrušení v časovom úseku od dvoch týždňov do siedmich dní pred plánovaným časom odletu a nebolo im ponúknuté presmerovanie, ktoré im umožní odletieť maximálne dve hodiny pred plánovaným časom odletu a dosiahnuť konečné cieľové miesto maximálne štyri hodiny po plánovanom čase príletu[, alebo]
   iii) neboli informovaní o zrušení do siedmich dní pred plánovaným časom odletu a nebolo im ponúknuté presmerovanie, ktoré im umožní odletieť maximálne hodinu pred plánovaným časom odletu a dosiahnuť konečné cieľové miesto maximálne dve hodiny po plánovanom čase príletu.

…

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.

…“

6 Článok 7 toho istého nariadenia, nazvaný „Právo na náhradu“, v odseku 1 stanovuje:

„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;

b) 400 EUR v prípade všetkých letov v rámci spoločenstva nad 1500 km a všetkých ostatných letov od 1500 km do 3500 km;

c) 600 EUR v prípade všetkých letov, ktoré nespadajú pod písmená a) alebo b)[.]

…“

Švédske právo

7 § 45 lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet [zákon o účasti zamestnancov na rozhodnutiach založených na rokovaní (1976:580)] okrem iného stanovuje:

„Keď organizácia zamestnávateľov, zamestnávateľ alebo organizácia zamestnancov uvažuje o začatí kolektívnej akcie alebo o predĺžení prebiehajúcej kolektívnej akcie, musí o tom písomne upovedomiť protistranu a Medlingsinstitutet [(Národný úrad pre mediáciu, Švédsko)] prostredníctvom predchádzajúceho oznámenia najmenej sedem pracovných dní vopred. Za ‚pracovný deň‘ sa považuje každý deň okrem soboty, nedele, štátnych sviatkov, letného slnovratu, Štedrého dňa a Silvestra. Lehota sa počíta od rovnakej hodiny dňa, v akú sa začne kolektívna akcia.“

Spor vo veci samej a prejudiciálne otázky

8 S. si rezervoval miesto na vnútroštátny let medzi Malmö a Štokholmom (Švédsko). Tento let, ktorý mala SAS uskutočniť 29. apríla 2019, bol v ten istý deň zrušený z dôvodu štrajku jej pilotov v Dánsku, Švédsku a Nórsku (ďalej len „predmetný štrajk“).

9 Zo spisu, ktorý má Súdny dvor k dispozícii, vyplýva, že v lete roku 2018 sa zamestnanecké organizácie zastupujúce pilotov SAS v Dánsku, Švédsku a Nórsku (ďalej len „odborové zväzy pilotov“) rozhodli vypovedať kolektívnu zmluvu uzavretú so spoločnosťou SAS, ktorá sa mala za normálnych okolností vzťahovať na obdobie rokov 2017 – 2020. Rokovania s cieľom uzavrieť novú kolektívnu zmluvu sa začali v marci 2019.

10 Keďže odborové zväzy pilotov zastávali názor, že tieto rokovania zlyhali alebo prinajmenšom nepokročili dostatočne, vyzvali svojich členov na štrajk. Predmetný štrajk tak začal 26. apríla 2019 a pokračoval až do 2. mája 2019. Trval teda sedem dní a viedol SAS k zrušeniu viac ako 4 000 letov. Uvedený štrajk sa tak dotkol približne 380 000 cestujúcich vrátane S., ktorý previedol na Airhelp svoje prípadné nároky voči spoločnosti SAS týkajúce sa jeho žiadosti o náhradu škody z dôvodu zrušenia jeho letu.

11 Dňa 2. mája 2019 bola uzavretá nová trojročná kolektívna zmluva, ktorá má teda platiť až do roku 2022.

12 Airhelp podala na vnútroštátny súd, Attunda tingsrätt (Súd prvého stupňa Attunda, Švédsko), návrh na uloženie povinnosti spoločnosti SAS zaplatiť jej náhradu vo výške 250 eur stanovenú v článku 5 ods. 1 písm. c) nariadenia č. 261/2004 v spojení s článkom 7 ods. 1 písm. a) tohto nariadenia, zvýšenú o úroky z omeškania od 10. septembra 2019 až do dátumu uskutočnenia platby.

13 SAS zastáva názor, že nebola povinná platiť požadovanú náhradu, keďže predmetný štrajk predstavoval mimoriadnu okolnosť, ktorej nebolo možné zabrániť, aj keby boli prijaté všetky primerané opatrenia, vzhľadom na prehnané požiadavky odborových zväzov pilotov na zvýšenie miezd.

14 Táto spoločnosť tvrdí, že predmetný štrajk predstavuje „mimoriadnu okolnosť“ v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004, keďže nie je súčasťou bežného výkonu jej činnosti a vymyká sa jej účinnej kontrole. Rozhodnutie štyroch odborových organizácií uskutočniť súbežný štrajk totiž nepatrí do bežnej činnosti spoločnosti SAS, ktorá spočíva v poskytovaní služieb leteckej dopravy. Okrem toho sú štrajky na švédskom trhu práce veľmi zriedkavé a predmetný štrajk, ktorý sa v zásade dotkol všetkých pilotov spoločnosti SAS, bol jedným z najrozsiahlejších štrajkov zaznamenaných v odvetví leteckej dopravy. SAS teda nemohla zorganizovať svoju činnosť tak, aby bola schopná zabezpečiť plánované lety. Keďže predmetný štrajk bol navyše zákonný, SAS nemohla zamestnancom nariadiť, aby sa vrátili do práce.

15 Ďalej tvrdí, že odpoveď Súdneho dvora v rozsudku zo 17. apríla 2018, Krüsemann a i. (C-195/17, C-197/17 až C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 až C-286/17 a C-290/17 až C-292/17, ďalej len „rozsudok Krüsemann“, EU:C:2018:258), podľa ktorého je „divý štrajk“ súčasťou bežného výkonu činnosti prevádzkujúceho leteckého dopravcu, nemožno uplatniť na vec samu. Predmetný štrajk totiž nebol odôvodnený nijakým opatrením prijatým spoločnosťou SAS ani nepredstavoval spontánnu reakciu jej zamestnancov na bežné opatrenie riadenia prijaté touto spoločnosťou.

16 Napokon, keďže podľa švédskeho práva nemusí byť predchádzajúce oznámenie o štrajku podané skôr, ako jeden týždeň pred jeho začatím, SAS sa v každom prípade nemohla vyhnúť povinnosti platiť náhradu stanovenej v článku 5 ods. 1 písm. c) bode i) v spojení s článkom 7 ods. 1 písm. a) nariadenia č. 261/2004.

17 Airhelp spochybňuje, že predmetný štrajk predstavuje „mimoriadnu okolnosť“ v zmysle článku 5 ods. 3 uvedeného nariadenia. Uzatváranie kolektívnych zmlúv je totiž podľa nej súčasťou bežného podnikania leteckej spoločnosti a v tejto súvislosti môže dochádzať k pracovným sporom. Okrem toho počas rokovaní o takejto zmluve majú strany možnosť pristúpiť ku kolektívnym akciám, akými sú štrajky alebo výluky. V každom prípade, vzhľadom na vývoj platov pilotov spoločnosti SAS v predchádzajúcich rokoch bol tento pracovný spor pre uvedenú spoločnosť predvídateľný.

18 Vnútroštátny súd si preto kladie otázku, či pojem „mimoriadne okolnosti“ v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 zahŕňa štrajk, ktorý vyhlásili zamestnanecké organizácie po predchádzajúcom oznámení a v súlade so zákonom.

19 Za týchto podmienok Attunda tingsrätt (Súd prvého stupňa Attunda) rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru tieto prejudiciálne otázky:

„1. Predstavuje štrajk pilotov, ktorých zamestnáva letecký dopravca a ktorí sú nevyhnutní na uskutočnenie letu, ‚mimoriadnu okolnosť‘ v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004, pokiaľ sa štrajk neuskutočnil v súvislosti s opatrením, o ktorom rozhodol alebo ktoré ohlásil letecký dopravca, ale bol vopred oznámený a v súlade so zákonom ho vyhlásili zamestnanecké organizácie ako kolektívnu akciu, ktorou chceli leteckého dopravcu prinútiť zvýšiť im mzdy, poskytnúť výhody alebo zmeniť podmienky zamestnania, a tým splniť ich požiadavky?

2. Aký význam, ak vôbec nejaký, má to, či sú požiadavky zamestnaneckých organizácií primerané, a najmä skutočnosť, že požadovaný nárast miezd je výrazne vyšší než zvýšenie miezd, ktoré sa vo všeobecnosti uplatňuje na dotknutom vnútroštátnom trhu práce?

3. Aký význam, ak vôbec nejaký, má to, že letecký dopravca s cieľom zabrániť štrajku prijme návrh na urovnanie od vnútroštátneho orgánu zodpovedného za mediáciu v oblasti pracovnoprávnych sporov, zamestnanecké organizácie ho však neprijmú?“

O prejudiciálnych otázkach

20 Svojimi tromi otázkami, ktoré treba preskúmať spoločne, sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa má článok 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 vykladať v tom zmysle, že štrajkové hnutie, ktoré je zvolané odborovým zväzom zamestnancov prevádzkujúceho leteckého dopravcu pri dodržaní podmienok stanovených vnútroštátnymi právnymi predpismi, najmä nimi vyžadovanej lehoty na predchádzajúce oznámenie, s cieľom vyjadriť požiadavky zamestnancov tohto dopravcu, a ku ktorému sa pripojí jedna alebo viacero kategórií zamestnancov nevyhnutných na uskutočnenie letu, predstavuje „mimoriadnu okolnosť“ v zmysle tohto ustanovenia.

21 Na úvod treba pripomenúť, že v prípade zrušenia letu článok 5 nariadenia č. 261/2004 stanovuje, že dotknutí cestujúci majú právo na náhradu od prevádzkujúceho leteckého dopravcu v súlade s článkom 7 ods. 1 tohto nariadenia, pokiaľ neboli vopred informovaní o tomto zrušení v lehotách stanovených v odseku 1 písm. c) bodoch i) až iii) tohto článku 5.

22 Článok 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 v spojení s odôvodneniami 14 a 15 tohto nariadenia však oslobodzuje prevádzkujúceho leteckého dopravcu od tejto povinnosti platiť náhradu, ak je schopný preukázať, že zrušenie je spôsobené „mimoriadnymi okolnosťami“, ktorým sa nedalo zabrániť ani vtedy, keď boli prijaté všetky primerané opatrenia. Okrem toho v prípade, že nastanú takéto okolnosti, prevádzkujúci letecký dopravca musí tiež preukázať, že prijal opatrenia primerané situácii tým, že použil všetky prostriedky, či už ide o zamestnancov, alebo materiál a finančné prostriedky, ktorými disponoval, s cieľom predísť tomu, aby táto situácia viedla k zrušeniu dotknutého letu. Nemožno však od neho vyžadovať neprimerané straty vzhľadom na kapacity jeho podniku v rozhodnom čase (pozri v tomto zmysle rozsudok z 11. júna 2020, Transportes Aéros Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, bod 36 a citovanú judikatúru).

23 Podľa ustálenej judikatúry Súdneho dvora pojem „mimoriadne okolnosti“ v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 označuje udalosti, ktoré svojou povahou alebo pôvodom nie sú súčasťou bežného výkonu činnosti dotknutého leteckého dopravcu, a vymykajú sa jeho účinnej kontrole, pričom tieto dve podmienky sú kumulatívne a ich splnenie sa musí posudzovať v každom jednotlivom prípade (pozri v tomto zmysle rozsudky z 22. decembra 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, bod 23; zo 17. septembra 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, bod 36; zo 17. apríla 2018, Krüsemann, body 32 a 34, ako aj z 11. júna 2020, Transportes Aéros Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, bod 37).

24 Preto vzhľadom jednak na cieľ tohto nariadenia uvedený v jeho odôvodnení 1, ktorým je zabezpečiť vysokú úroveň ochrany cestujúcich, a jednak na skutočnosť, že článok 5 ods. 3 uvedeného nariadenia predstavuje odchýlku zo zásady práva cestujúcich na náhradu v prípade zrušenia ich letu, treba pojem „mimoriadne okolnosti“ v zmysle tohto ustanovenia vykladať reštriktívne (rozsudok zo 17. apríla 2018, Krüsemann, bod 36 a citovaná judikatúra).

25 Práve v tomto kontexte treba posúdiť, či štrajkové hnutie, ktoré je zvolané odborovým zväzom zamestnancov prevádzkujúceho leteckého dopravcu pri dodržaní podmienok stanovených vnútroštátnymi právnymi predpismi, najmä nimi vyžadovanej lehoty na predchádzajúce oznámenie, s cieľom vyjadriť požiadavky zamestnancov tohto dopravcu, a ku ktorému sa pripojí jedna alebo viacero kategórií zamestnancov nevyhnutných na uskutočnenie letu, môže predstavovať „mimoriadnu okolnosť“ v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004, ako ju vykladá Súdny dvor vo svojej judikatúre pripomenutej v bode 23 tohto rozsudku.

26 V prvom rade treba určiť, či štrajk s charakteristickými znakmi uvedenými v predchádzajúcom bode môže svojou povahou alebo svojím pôvodom predstavovať udalosť, ktorá nie je súčasťou bežného výkonu činnosti dotknutého leteckého dopravcu.

27 V tejto súvislosti treba poznamenať, že právo uskutočniť kolektívnu akciu vrátane práva na štrajk predstavuje základné právo stanovené v článku 28 Charty základných práv Európskej únie (ďalej len „Charta“), pričom toto právo je chránené v súlade s právom Únie, vnútroštátnymi právnymi predpismi a vnútroštátnou praxou (pozri v tomto zmysle rozsudok z 11. decembra 2007, International Transport Workers' Federation a Finnish Seamen's Union, C-438/05, EU:C:2007:772, bod 44).

28 Hoci štrajk predstavuje konfliktný moment vo vzťahoch medzi zamestnancami a zamestnávateľom, ktorého činnosť má za cieľ ochromiť, zostáva jedným z možných prejavov sociálneho vyjednávania, a preto ho treba pokladať za udalosť, ktorá je súčasťou bežného výkonu činnosti dotknutého zamestnávateľa, bez ohľadu na osobitosti dotknutého trhu práce alebo uplatniteľnej vnútroštátnej právnej úpravy týkajúcej sa vykonávania tohto základného práva.

29 Tento výklad musí platiť aj vtedy, keď je zamestnávateľom, ako v prejednávanej veci, prevádzkujúci letecký dopravca. Súdny dvor totiž v bodoch 40 až 42 rozsudku zo 17. apríla 2018, Krüsemann, rozhodol, že prevádzkujúci leteckí dopravcovia môžu v rámci výkonu svojej činnosti bežne čeliť nezhodám, ba dokonca konfliktom so svojimi zamestnancami alebo s časťou týchto zamestnancov. Podobne ako opatrenia reštrukturalizácie a reorganizácie dotknuté vo veci, v ktorej bol vydaný tento rozsudok, a pracovné spory, ktoré z nich môžu vyplynúť, patria opatrenia týkajúce sa pracovných podmienok a odmeňovania zamestnancov prevádzkujúceho leteckého dopravcu do bežného riadenia činností uvedeného dopravcu.

30 Štrajk, ktorého cieľ sa obmedzuje na získanie zvýšenia miezd pilotov, zmeny ich pracovnej doby a vyššej predvídateľnosti pracovného času od podniku leteckej dopravy tak predstavuje udalosť, ktorá je súčasťou bežného výkonu činnosti tohto podniku, najmä ak je takýto štrajk organizovaný v súlade so zákonom.

31 V druhom rade je potrebné posúdiť, či štrajk s charakteristickými znakmi uvedenými v bode 25 tohto rozsudku treba považovať za udalosť, ktorá sa úplne vymyká účinnej kontrole dotknutého leteckého dopravcu.

32 V tejto súvislosti treba po prvé uviesť, že keďže štrajk predstavuje pre zamestnancov právo zaručené článkom 28 Charty, skutočnosť, že sa ho títo zamestnanci dovolávajú a v dôsledku toho začnú v tomto smere konať, sa musí považovať za predvídateľnú pre každého zamestnávateľa, najmä ak je takýto štrajk vopred oznámený.

33 Súdny dvor už navyše konštatoval, že štrajk, ktorému predchádzalo oznámenie stanovené uplatniteľnou vnútroštátnou právnou úpravou a o ktorom bolo oznámené, že by sa mohol rozšíriť na odvetvia ovplyvňujúce činnosti podniku, ktorý pôvodne nebol dotknutý týmto štrajkom, nepredstavuje neobvyklú a nepredvídateľnú udalosť (rozsudok zo 7. mája 1991, Organisationen Danske Slagterier, C-338/89, EU:C:1991:192, bod 18).

34 Pokiaľ ide o vec samu, predmetný štrajk sa zdá byť predvídateľný, pretože z návrhu na začatie prejudiciálneho konania vyplýva, že odborové zväzy pilotov v lete roku 2018 vypovedali kolektívnu zmluvu, ktorá sa mala vzťahovať na obdobie rokov 2017 – 2020, takže SAS nemohla nevedieť, že piloti zamýšľali presadzovať svoje požiadavky. Zo spisu predloženého Súdnemu dvoru okrem toho nevyplýva, že by sa štrajk dotknutý vo veci samej začal bez dodržania zákonom stanoveného predchádzajúceho oznámenia.

35 Po druhé vzhľadom na to, že výskyt štrajku je pre zamestnávateľa predvídateľnou udalosťou, má tento zamestnávateľ v zásade možnosti, ako sa na naň pripraviť a prípadne zmierniť jeho následky, takže do určitej miery si zachováva kontrolu nad udalosťami.

36 Ako totiž vyplýva z bodu 24 tohto rozsudku, keďže pojem „mimoriadne okolnosti“ v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 sa má vykladať reštriktívne, je potrebné dospieť k záveru, že voľba výrazu „mimoriadna“ svedčí o vôli normotvorcu Únie zahrnúť do pojmu „mimoriadne okolnosti“ len okolnosti, nad ktorými prevádzkujúci letecký dopravca nemá žiadnu kontrolu. Ako každý zamestnávateľ ani prevádzkujúci letecký dopravca konfrontovaný so štrajkom svojich zamestnancov, ktorý je odôvodnený požiadavkami spojenými s pracovnými podmienkami a odmeňovaním, pritom nemôže tvrdiť, že nemá nad týmto hnutím žiadnu kontrolu.

37 Ak má byť zaručený potrebný účinok povinnosti platiť náhradu zakotvenej v článku 7 ods. 1 nariadenia č. 261/2004, nemožno teda štrajk zamestnancov prevádzkujúceho leteckého dopravcu kvalifikovať ako „mimoriadnu okolnosť“ v zmysle článku 5 ods. 3 tohto nariadenia, pokiaľ je tento štrajk spojený s požiadavkami týkajúcimi sa pracovnoprávnych vzťahov medzi uvedeným dopravcom a jeho zamestnancami, ktoré sa môžu riešiť v rámci sociálneho dialógu vo vnútri podniku. O taký prípad ide presne pri vyjednávaní o mzdách.

38 Toto konštatovanie navyše nemožno spochybniť prípadnou nerozumnosťou alebo neprimeranosťou požiadaviek formulovaných štrajkujúcimi alebo odmietnutím návrhu na urovnanie, pretože určenie výšky miezd v každom prípade patrí do oblasti pracovnoprávnych vzťahov medzi zamestnávateľom a jeho zamestnancami.

39 Po tretie z judikatúry Súdneho dvora týkajúcej sa pojmu „mimoriadne okolnosti“ v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 vyplýva, že treba rozlišovať medzi udalosťami „vnútorného“ pôvodu a udalosťami „vonkajšieho“ pôvodu vo vzťahu k prevádzkujúcemu leteckému dopravcovi.

40 Tento pojem tak na základe výskytu takýchto „vonkajších“ udalostí zahŕňa kolíziu medzi lietadlom a vtákom (pozri v tomto zmysle rozsudok zo 4. mája 2017, Pešková a Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, bod 26), poškodenie pneumatiky lietadla cudzím predmetom, ako je napríklad pohyblivý odpad nachádzajúci sa na dráhe letiska (pozri v tomto zmysle rozsudok zo 4. apríla 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, bod 34), prítomnosť paliva na dráhe letiska, v dôsledku ktorej bola táto dráha uzavretá (pozri v tomto zmysle rozsudok z 26. júna 2019, Moens, C-159/18, EU:C:2019:535, bod 29), kolíziu medzi výškovým kormidlom stojaceho lietadla a koncovým krídlom lietadla inej leteckej spoločnosti, ktorá bola spôsobená pohybom posledného uvedeného lietadla (pozri v tomto zmysle uznesenie zo 14. januára 2021, Airhelp, C-264/20, neuverejnené, EU:C:2021:26, bod 26), ale aj skrytá výrobná vada alebo sabotáž či teroristické činy (pozri v tomto zmysle rozsudky z 22. decembra 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, bod 26, a zo 17. septembra 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, bod 38).

41 Všetky tieto udalosti majú spoločné to, že sú výsledkom činnosti leteckého dopravcu a vonkajších okolností, viac či menej častých v praxi, nad ktorými ale letecký dopravca nemá kontrolu, pretože sú spôsobené prírodnou udalosťou alebo konaním tretej osoby, ako je napríklad iný letecký dopravca alebo verejný či súkromný subjekt, ktorý zasahuje do leteckej alebo letiskovej činnosti.

42 Normotvorca Únie tým, že v odôvodnení 14 nariadenia č. 261/2004 uviedol, že mimoriadne okolnosti môžu nastať najmä v prípade štrajkov, ktoré ovplyvňujú prevádzku príslušného leteckého dopravcu, tak mal na mysli štrajky, ktoré nie sú vnútorne spojené s činnosťou dotknutého leteckého dopravcu. Z toho vyplýva, že „mimoriadnymi okolnosťami“ v zmysle článku 5 ods. 3 tohto nariadenia môžu byť najmä štrajkové hnutia riadiacich pracovníkov letovej prevádzky alebo zamestnancov letiska (pozri v tomto zmysle rozsudok zo 4. októbra 2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604).

43 Takéto štrajkové hnutia, keďže navyše nespadajú do rámca výkonu činnosti tohto dopravcu, a vymykajú sa tak jeho účinnej kontrole, predstavujú „mimoriadne okolnosti“ v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004.

44 Naproti tomu štrajk iniciovaný a nasledovaný vlastnými zamestnancami dotknutého podniku leteckej dopravy je pre tento podnik „vnútornou“ udalosťou, vrátane štrajku zvolaného odborovými zväzmi, keďže tieto zväzy konajú v záujme zamestnancov uvedeného podniku.

45 Ak má však takýto štrajk svoj pôvod v požiadavkách, ktoré môžu splniť len orgány verejnej moci a ktoré sa teda vymykajú účinnej kontrole dotknutého leteckého dopravcu, môže predstavovať „mimoriadnu okolnosť“ v zmysle judikatúry pripomenutej v bode 23 tohto rozsudku.

46 Po štvrté konštatovaním, že štrajk organizovaný v súlade so zákonom, ako je opísaný v bode 25 tohto rozsudku, nespadá pod pojem „mimoriadne okolnosti“ v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004, nemôžu byť dotknuté základné práva príslušného leteckého dopravcu.

47 Existenciu štrajkového hnutia a riziko, že cestujúcim, ktorých let bol zrušený, bude treba platiť náhradu stanovenú v článku 5 ods. 1 a článku 7 ods. 1 nariadenia č. 261/2004, totiž nemožno považovať za skutočnosti, ktoré zasahujú do podstaty práva zamestnávateľa na vyjednávanie uvedeného v článku 28 Charty.

48 V tejto súvislosti stačí konštatovať, že okolnosť, že letecký dopravca čelí z dôvodu štrajku svojich zamestnancov organizovaného v súlade so zákonom riziku, že bude musieť vyplatiť takúto náhradu, ho nenúti prijať bez diskusie všetky požiadavky štrajkujúcich. Letecký dopravca je totiž naďalej schopný presadzovať záujmy podniku takým spôsobom, aby dosiahol kompromis uspokojivý pre všetkých sociálnych partnerov. Nemožno teda konštatovať, že letecký dopravca je zbavený svojej slobody vyjednávania chránenej právom Únie a že v rámci pracovného sporu hneď na začiatku preberá úlohu porazeného.

49 Pokiaľ ide o tvrdenie SAS týkajúce sa údajného porušenia jej slobody podnikania, ako aj jej práva vlastniť majetok, ktoré sú v príslušnom poradí zaručené článkami 16 a 17 Charty, treba pripomenúť, že sloboda podnikania a právo vlastniť majetok nie sú absolútnymi právami a že musia byť v takom kontexte, o aký ide vo veci samej, uvedené do súladu s článkom 38 Charty, ktorý podobne ako článok 169 ZFEÚ má zabezpečiť v rámci politiky Únie vysokú úroveň ochrany spotrebiteľov, vrátane cestujúcich v leteckej doprave (pozri v tomto zmysle rozsudok z 31. januára 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, body 60, 62 a 63).

50 Dôležitosť, ktorú má cieľ ochrany spotrebiteľov, vrátane cestujúcich v leteckej doprave, pritom môže odôvodniť negatívne hospodárske dôsledky, dokonca aj značné, vzniknuté určitým hospodárskym subjektom (rozsudok z 31. januára 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, bod 48 a citovaná judikatúra).

51 Vzhľadom na predchádzajúce úvahy treba konštatovať, že skutočnosť, že je vylúčená kvalifikácia štrajku organizovaného v súlade so zákonom a s charakteristickými znakmi uvedenými v bode 25 tohto rozsudku ako „mimoriadnej okolnosti“ v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004, nemôže zasahovať do základných práv, ktoré prevádzkujúcemu leteckému dopravcovi zaručujú články 16, 17 a 28 Charty.

52 Za týchto podmienok treba na položené otázky odpovedať tak, že článok 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 sa má vykladať v tom zmysle, že štrajkové hnutie, ktoré je zvolané odborovým zväzom zamestnancov prevádzkujúceho leteckého dopravcu pri dodržaní podmienok stanovených vnútroštátnymi právnymi predpismi, najmä nimi vyžadovanej lehoty na predchádzajúce oznámenie, s cieľom vyjadriť požiadavky zamestnancov tohto dopravcu, a ku ktorému sa pripojí kategória zamestnancov nevyhnutných na uskutočnenie letu, nespadá pod pojem „mimoriadna okolnosť“ v zmysle tohto ustanovenia.

O trovách

53 Vzhľadom na to, že konanie pred Súdnym dvorom má vo vzťahu k účastníkom konania vo veci samej incidenčný charakter a bolo začaté v súvislosti s prekážkou postupu v konaní pred vnútroštátnym súdom, o trovách konania rozhodne tento vnútroštátny súd. Iné trovy konania, ktoré vznikli v súvislosti s predložením pripomienok Súdnemu dvoru a nie sú trovami uvedených účastníkov konania, nemôžu byť nahradené.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (veľká komora) rozhodol takto:

Článok 5 ods. 3 nariadenia 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, sa má vykladať v tom zmysle, že štrajkové hnutie, ktoré je zvolané odborovým zväzom zamestnancov prevádzkujúceho leteckého dopravcu pri dodržaní podmienok stanovených vnútroštátnymi právnymi predpismi, najmä nimi vyžadovanej lehoty na predchádzajúce oznámenie, s cieľom vyjadriť požiadavky zamestnancov tohto dopravcu, a ku ktorému sa pripojí kategória zamestnancov nevyhnutných na uskutočnenie letu, nespadá pod pojem „mimoriadna okolnosť“ v zmysle tohto ustanovenia.

Podpisy