

Анонимизиран текст

Превод

C-287/20 – 1

Дело C-287/20

Преюдициално запитване

Дата на постъпване в Съда:

30 юни 2020 г.

Запитваща юрисдикция:

Amtsgericht Hamburg (Германия)

Дата на акта за преюдициално запитване:

16 юни 2020 г.

Ищци:

EL

CP

Отвeтник:

Ryanair Designated Activity Company

Amtsgericht Hamburg

[...]

Определение

По спор със страни

1) EL, [...] Виланова ди Кампосампиеро, Италия

— ищец —

2) CP, [...] Виланова ди Кампосампиеро, Италия

— ищец —

[...]

срещу

Ryanair Designated Activity Company, [...], Дъблин, Ирландия

ОТВЕТНИК -

[...]

На 16.6.2020 г. Amtsgericht Hamburg (Районен съд Хамбург) [...] определи:

1. Спира производството по делото.
2. На основание член 267 ДФЕС отправя до Съда на Европейския съюз следните въпроси относно тълкуването на правото на Съюза:

Представява ли „извънредно обстоятелство“ по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 261/2004 синдикално организирана стачка на собствения персонал на опериращ въздушен превозвач?

В това отношение от значение ли е обстоятелството дали преди стачката са водени преговори [ориг. 2] с органа, който представлява интересите на работниците?

Мотиви:

1. [...] [националното производство]
2. Решението по спора, което не може да бъде обжалвано по общия ред [...], зависи от решението на Съда на Европейския съюз по преюдициалното запитване в отговор на формулираните в диспозитива въпроси.

Изложение на спора

3. Ищците искат ответникът да им изплати обезщетение в размер на 500 EUR.
4. Те имат потвърдена резервация за полет от Верона [...] до Хамбург [...] на 28 септември 2018 г. (номер на полета FR5074), който е трябвало да бъде изпълнен от ответника и да пристигне в Хамбург на 28 септември 2018 г. в 14.50 часа. Полетът е отменен. Отмяната е мотивирана от стачка на стюардите и пилотите на ответника. След като обявява стачката с продължителност от три дни, ответникът полага усилия да извърши възможно най-много полети. Според него обаче спорният полет е трябвало да бъде отменен.

5. Както непосредствено, така и известно време преди стачката са проведени преговори с представители на работниците, които обаче не са довели до окончателен резултат.
6. Ответникът уведомява ищците за отмяната на полета в деня на заминаването.
7. [...] [ирелевантни обстоятелства]

Релевантни разпоредби от правото на Съюза

Харта на основните права на Европейския съюз [...]

8. Член 12 („Свобода на събранията и сдруженията“) гласи: **[ориг. 3]**
„1. Всеки има право на свобода на мирни събрания и на свободно сдружаване, на всяко равнище, по-специално в областите на политическото, профсъюзното или гражданското сдружаване, включително правото да образува и членува в професионални съюзи за защита на своите интереси. [...]“.

9. Член 28 („Право на колективни преговори и действия“) гласи:
„В съответствие с правото на Съюза и с националните законодателства и практики работниците и работодателите, или съответните им организации, имат правото да преговарят и да сключват колективни договори на съответните равнища, както и да предприемат колективни действия за защита на техните интереси, включително стачка, в случай на конфликт на интереси“.

Европейска социална харта [...]

10. Част I, точка 6 гласи:
„Всички работници и работодатели имат право да сключват колективни трудови договори“.
11. Член 6 от част II („Право на сключване на колективни трудови договори“) гласи:

„За да се осигури ефективното упражняване на правото на сключване на колективни трудови договори, договарящите страни се задължават:

[...]

и признават:

4. Правото на работниците и на работодателите на колективни действия в случай на конфликт на интересите, включително и правото на стачка, като се спазват задълженията, които биха могли да произтичат от сключените преди това колективни договори“.

Регламент (ЕО) № 261/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 11 февруари 2004 г.

12. Съображение 14 гласи:

„Съгласно Конвенцията от Монреал, задълженията на опериращите въздушни превозвачи следва да бъдат ограничени или отменени в случаите, когато дадено [ориг. 4] събитие е причинено от извънредни обстоятелства, които не са могли да бъдат избегнати, дори при вземане на всички разумни мерки. Такива обстоятелства може да възникнат по-специално в случаи на политическа нестабилност, метеорологични условия, несъвместими с [осъществяването] на съответния полет, рискове за сигурността, неочаквани дефекти в системата за безопасност на полета и стачки, които оказват влияние върху дейността на въздушния превозвач“.

13. Член 5 („Отмяна“) гласи:

„При отмяна на полет съответните пътници: [...]

в) имат право на обезщетение от опериращия въздушен превозвач по член 7 [...]

3. Опериращ въздушен превозвач не е длъжен [д]а изплаща обезщетение по член 7, ако може да докаже, че отмяната е причинена от извънредни обстоятелства, които не са могли да бъдат избегнати, дори да са били взети всички [разумни] мерки“.

14. Член 7 („Право на обезщетение“) гласи:

„При прилагането на този член пътниците получават обезщетение, възлизащо на:

а) 250 EUR за всички полети до 1 500 километра [...]“.

15 [...] [национална процесуална разпоредба]

[...] [ориг. 5]

Релевантна национална съдебна практика във връзка с преюдициалните въпроси

16. С решение от 21 август 2012 г. Bundesgerichtshof (Федерален върховен съд, Германия) (Az.: X ZR 138/11) (резюме) постановява:

1. **Ако при колективен трудов спор синдикат призове пилотите на въздушен превозвач да прекратят работа, може да става въпрос за извънредни обстоятелства по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламента за правата на пътниците.**
2. **В този случай въздушният превозвач е освободен от задължението да плати обезщетение за отмяната на съответните полети, които отказва, за да приспособи разписанието на полетите към очакваните последици от свикването на стачката.**

Bundesgerichtshof мотивира решението си по следния начин (т. 25 и сл.):

„Позоваването на извънредни обстоятелства от страна на ответника не може да бъде изключено поради това че ситуацията се намира под неговия контрол.

По правило в случай на колективен трудов спор не може да се приеме, че е налице извънредно обстоятелство, което изключва възможността за контрол върху ситуацията. Решението за провеждане на стачка се взема от страна на работниците в рамките на свободата на колективни договори и следователно — извън обхвата на дейност на оперирания въздушен превозвач. Оттук следва, че — що се отнася и до собствения му персонал — по принцип въздушният превозвач няма релевантно от правна гледна точка влияние по отношение на това дали ще се стачкува или няма да се стачкува. В тази насока не може да бъде приет доводът, че в случаите на стачки в предприятието оперирания въздушен превозвач разполага с възможността да изпълни исканията и по този начин да предотврати стачката. Това би означавало да се изисква от въздушния превозвач да се откаже от собствената си свобода на сдружаване, която е защитена от правото на Съюза, и при колективни действия от самото начало да се постави в ролята на победения. Това нито би могло да се изисква от въздушния превозвач, нито би било от дългосрочен интерес за пътниците“.

Становище на страните

17. Според ищеца стачката на собствения кабинен персонал не представлява [ориг. б] „извънредно обстоятелство“ по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 261/2004. Счита, че при всяко колективно договаряне трябва да се има предвид възможността от обявяване на стачки, а заедно с това отпадането и отмяната на полети. Ставало въпрос за типично събитие, което се очаква при упражняване на дейността, а не за извънредно обстоятелство.
18. Ответникът поддържа, че синдикално организирана стачка представлява извънредно обстоятелство, независимо дали по отношение на стачкувания персонал става въпрос за работници на оперирания въздушен превозвач. Регламент (ЕО) № 261/2004 не правел разграничение дали става въпрос за стачка на работниците или на трети лица.

Временна преценка на съда

19. Запитващият съд приема, че на преюдициалния въпрос изглежда следва да се даде отрицателен отговор.
20. Запитващият съд разбира решението на Съда на Европейския съюз от 17 април 2018 г. (C-195/17) в смисъл, че правото на обезщетение на пътник не следва да зависи по-специално от това дали съгласно приложимото национално трудово право и правото в областта на колективните трудови договори стачката е законна или не, като за „извънредни обстоятелства“ по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004 следва да се разбират по-скоро само такива събития, които поради своето естество или произход не са присъщи на нормалното упражняване на дейността на съответния въздушен превозвач и се намират извън ефективния му контрол.
21. Запитващият съд предполага, че Съдът на Европейския съюз — след като вече „самоволната стачка“ се приема за подлежащо на контрол събитие — смята организирана от синдикатите стачка на собствените работници *на още по-голямо основание* за подлежаща на контрол (при това когато въздушният превозвач например е постигнал договорка със съответния синдикат), така че не следва да са налице „извънредни обстоятелства“.
22. От друга страна, запитващият съд смята също за възможно Съдът на Европейския съюз да прецени по друг начин синдикално организирана стачка, тъй като за разлика от „самоволната стачка“, тя е защитена в европейското право от член 12, параграф 1 и член 28 от Хартата на основните права, поради което тълкуване в този смисъл на [ориг. 7] решението от 17 април 2018 г. (C-195/17) забранява включването на синдикално организираната стачка. Също така гарантираното в член 6, точка 4 от Европейската социална харта право на стачка обслужва съгласно уводното му изречение, така и съгласно програмното изречение в точка 6 от част I, изключително правото на — координирано — сключване на колективни трудови договори. По-специално изрично се признава, „за да се осигури ефективното упражняване на правото на сключване на колективни трудови договори“. Следователно, за разлика от приетото в точки 19—21, Съдът на Европейския съюз може да сметне, че разпространето на съдебната му практика върху синдикално организираната стачка би означавало нарушение на европейското право, което би могло да се изведе съответно още от съображение 14 от Регламент № 261/2004, според което стачката по принцип представлява „извънредно обстоятелство“, но преди всичко да се позове на това, че във всеки случай и в крайна сметка би била засегната защитената от европейското право свобода на сдружаване на въздушния превозвач.

Етап на производството:

23. Изходът на производството зависи от отговора на преюдициалните въпроси. Впрочем фазата на производството позволява по делото да бъде постановено решение както от фактическа, така и от правна страна. Доколкото съдът представя предмета на спора като установен (точки 3—7), той вече си е изградил убеждение по въпроса.
24. [...] [националното производство]
[...] [подписи]

РАБОТЕН ДОКУМЕНТ