

Анонимизиран текст

Превод

C-516/20 – 1

Дело C-516/20

Преюдициално запитване

Дата на постъпване в Съда:

14 октомври 2020 г.

Запитваща юрисдикция:

Landgericht Köln (Германия)

Дата на акта за преюдициално запитване:

9 септември 2020 г.

Ищци:

JT

NQ

Ответник:

Ryanair DCA

[...]

Landgericht Köln

Определение

по дело

JT и NQ срещу Ryanair DCA

11-то гражданско отделение на Landgericht Köln (Областен съд, Кьолн)
на 9.9.2020 г.

[...]

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 стачка на собствените служители на въздушния превозвач, предизвикана от призив на синдикална организация, извънредно обстоятелство по смисъла на член 5, параграф 3 [от] Регламент (ЕО) № 261/2004?

Мотиви:

I.

1. Ищците предявяват срещу ответника иск за обезщетение в размер на 400 EUR за всеки от тях на основание Регламент (ЕО) № 261/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 11 февруари 2004 година относно създаване на общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или [ориг. 2] голямо закъснение на полети, и за отмяна на Регламент (ЕО) № 295/91 (наричан по-нататък „Регламент (ЕО) № 261/2004“) ведно с лихвите.

Фактите в основата на иска са следните.

Ищците имат резервация номер SZH9D за 25.7.2018 г. за изпълнявания от ответника полет FR1035 от Кьолн/Бон (CGN) до Тенерифе (TFS). По разписание самолетът за полет FR1035 е трябвало да излети в 12:40 часа и да пристигне в определената дестинация в 16:25 часа (данните винаги са в местно време). Полет FR1035 е отменен. Ответникът не е предложил заместващ превоз, който да позволи на ищците да достигнат своята дестинация със закъснение под 3 часа.

Разстоянието между Кьолн/Бон и Тенерифе е между 1 501 км и 3 500 км.

Ищците се обръщат към своите процесуални представители, които да предявят правата им. С писмо от 7.3.2019 г. последните отправят покана до ответника да плати в срок до 14.3.2019 г. обезщетение на всеки от ищците в размер на 400 EUR, което той отказва, като се позовава на извънредни обстоятелства, които го освобождавали от задължението за обезщетяване.

Полет FR1035 от 25.7.2018 г. е отменен заради синдикално организирана стачка на португалския, испанския, италианския и белгийския кабинен персонал на ответника. Тя продължава от 00:00 часа на 25.7.2018 г. до 24:00 часа на 26.7.2018 г., поради което никой кабинен състав не е бил на разположение на ответника за извършване на полета. Предвиденият за спорния полет италиански кабинен персонал също е участвал в стачката. През посочения период са стачкували екипажите на 455 полета на ответника. Ответникът използва екипажи от други държави, за да компенсира

спирането на работа, но не е имал достатъчен кабинен персонал, за да се справи със загубата на персонал поради стачката. В тази насока ответникът се позовава по-специално на статия от пресата от 26.7.2018 г., в която като повод за спора се посочва, че „членовете на кабинния екипаж искат по-добри условия на труд, както и повече пари. Ryanair пък заплашва да съкрати работни места“.

2. Amtsgericht (Районен съд) отхвърля иска. В съответствие с възражението на ответника той приема, че отмяната е причинена от извънредни **[ориг. 3]** обстоятелства по смисъла на член 5, параграф 3 [от] Регламент (ЕО) № 261/2004. [...]

3. Ищците обжалват решението на Amtsgericht (Районен съд). Те поддържат искането си, като изтъкват, че вследствие на решение на Съда от 17 април 2018 г. по дело C-195/17 („TUIfly“) организираната от синдикална организация стачка на собствените служители също може, обратно на приетото от Amtsgericht, да се счита за присъща на нормалното упражняване на дейността на въздушния превозвач и следователно няма как да представлява извънредно обстоятелство по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 261/2004. Ищците смятат също, че ответникът е трябвало да направи нещо във връзка с причините за стачката и да вземе мерки тя да бъде избегната; различията в становищата на ръководството и на персонала на дадено предприятие не били нещо необичайно и не били извън обхвата на дейността на предприятието. Същото се отнасяло и за споровете относно заплащането.

Ответникът иска жалбата да бъде отхвърлена.

II.

Произнасянето по въззивната жалба изисква Съдът на Европейския съюз да отговори на поставения преюдициален въпрос.

1. Въпросът е от значение за решаването на спора.

Ако в настоящия случай се приеме, че са налице оневиняващи по отношение на спорния полет извънредни обстоятелства по смисъла на член 5, параграф 3 [от] Регламент (ЕО) № 261/2004, въззивната жалба няма да бъде уважена, тъй като в такъв случай ищците в първоинстанционното производство няма да имат право да търсят обезщетение. Обратно, ако стачката не е извънредно обстоятелство, въззивната жалба ще бъде уважена.

2. Дали стачка, която започва по инициатива на синдикална организация, представлява извънредно обстоятелство по смисъла на член 5, параграф 3 [от] Регламент (ЕО) № 261/2004, е въпрос на тълкуването на тази норма — в случая на условието за наличие на „извънредни обстоятелства“, което тълкуване в случай на съмнение е от компетентността само на Съда на ЕС.

3. Досега настоящият съдебен състав е приемал, че в настоящия случай отмяната е причинена от извънредно обстоятелство по смисъла на член 5, параграф 3 [от] Регламент (ЕО) № 261/2004. **[ориг. 4]**

а) В решение от 21 август 2012 г. [...] Bundesgerichtshof (Федерален върховен съд) приема, че хипотезата на освобождаване от отговорност по член 5, параграф 3 [от] Регламент (ЕО) № 261/2004 е изпълнена в случаите, когато в резултат на отправен от синдикална организация призив собствените служители на въздушния превозвач започват стачка. Bundesgerichtshof е трябвало да се произнесе относно призив към стачка, отправен от сдружението на пилотите Cockpit, като в тази насока (по-специално) посочва:

”...

2. Противно на приетото от въззивния съд, призивът за стачка, отправен от синдикална организация в рамките на колективен трудов спор като обявеното прекратяване на работа от страна на членуващите в сдружението Cockpit пилоти на ответника в първоинстанционното производство, който според неоспорените констатации на въззивния съд е причина за отмяната, може да представлява извънредни обстоятелства по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламента.

...

f) Развитите от Съда критерии за технически дефекти трябва да се прилагат и в случаите, когато събития, като например посочените като пример в съображение 14 (Съд на ЕС, Wallentin-Hermann/Alitalia, т. 22) случаи на политическа нестабилност, метеорологични условия, несъвместими с осъществяването на съответния полет, рискове за сигурността и стачки, които оказват влияние върху дейността на въздушния превозвач, могат да се разглеждат като причина за извънредни обстоятелства. В този аспект е от определящо значение и обстоятелството дали отмяната е причинена от необичайни дадености, които са външни за нормалната оперативна дейност на въздушния превозвач и се намират извън неговия контрол.

При това, доколкото, както в настоящия случай, е налице стачка, няма значение, поне по принцип, дали върху дейността на въздушния превозвач оказва влияние колективен трудов спор между трети лица, например стачка на служители на оператора на летището или на друго предприятие, на което е възложено изпълнението на присъщи на дейността задачи, като например проверките за сигурност, или обстоятелството, че собствените служители на опериращия въздушен превозвач като наземен или авиационен персонал обявяват стачка. Нищо в текста на член 5, параграф 3 от Регламента или на съображение 14, или в изложените по-горе смисъл и цел на разпоредбата не позволява да се заключи за такова разграничение.

Стачката на собствените служители по принцип също започва по инициатива на синдикална организация, която цели другият социален партньор, който може да бъде работодателят на служителите, но и организация на работодателите, да изпълни искания за подобряване на условията на труд или увеличение на заплатите. За тази цел синдикалната организация отправя призив до членовете си да участват в колективни действия. Такива колективни действия представляват средство за упражняване на защитената от правото на Съюза свобода на сдружаване (член 12, параграф 1 и член 28 от Хартата на основните права на Европейския съюз [ОВ С 364, 2000 г., стр. 1 и сл.] [...]) и суспендират, поне доколкото това е необходимо, за да се позволи извършването на колективните действия, иначе съществуващите права и задължения по трудовия договор. И доколкото води до спиране на дейността на работещите при него, призивът към стачка оказва въздействие „отвън“ [ориг. 5] върху въздушния превозвач и не е присъщ на нормалното упражняване на неговата дейност. Неговата цел като средство за борба в спора за сключването на нов или друг колективен трудов договор е именно да засегне, и по възможност напълно да парализира, „нормалното упражняване на дейността“. Ето защо по правило той и не засяга само един отделен или отделни полети, а обикновено цялата или поне съществена част от цялата дейност на въздушния превозвач. В случаите на такава стачка целта на Регламента да се защитят пътниците — включително и чрез задължението за обезщетяване — от сериозното безпокойство (Съд на ЕС, IATA и ELFAA, т. 69; Wallentin-Hermann/Alitalia, т. 18), причинявано от отмяната на полети, която по принцип може да бъде избегната, не е релевантна, също както в онези случаи, когато външни колективни действия или друго събитие водят до парализиране на цялата нормална оперативна дейност на даден въздушен превозвач или на съществена част от нея. Впрочем следва да се посочи, че е възможно [...] двете хипотези да се преплитат.

g) Настоящият съдебен състав може да основе по-нататъшното си разглеждане на спора по същество на гореизложеното тълкуване на Регламента, без да е необходимо да се отправя преюдициално запитване до Съда на Европейския съюз. Това е така, понеже, както бе посочено, изложеното по-горе тълкуване на нормата произтича от текста и целта на Регламента и е в съответствие с тълкуването на член 5, параграф 3 от Регламента, възприето във вече постановените решения на Съда. Съображенията, на които Съдът е основал тълкуването на разпоредбата в посочените по-горе съдебни решения, са приложими и в настоящия случай. Въз основа на тази съдебна практика за настоящия съдебен състав е извън всякакво съмнение, че при преценката на извънредни обстоятелства, които настъпват в резултат от стачка, Съдът няма да направи извод, различен от този при преценката на останалите хипотези, изброени като пример в съображение 14 от Регламента.

Това заключение не може да се постави под въпрос от факта, че въззивният съд, подобно на някои автори в литературата [...], стига до различен извод.

Това е така, тъй като този извод се обоснова, доколкото за това са изложени по-конкретни съображения, от една страна, като се прави тълкуване по аналогия на член 19 от Конвенцията от Монреал, и от друга страна, като се застъпва тезата, че колективните трудови спорове със собствените служители са част от обичайния стопански риск на въздушния превозвач. Двете съображения обаче не са от определящо значение нито според текста на Регламента, нито съгласно практиката на Съда.

3. В настоящия случай обявяването на стачката от страна на сдружението Sockpit, както настоящият съдебен състав сам може да прецени въз основа на констатациите, направени от въззивния съд, е можело да доведе до извънредни обстоятелства по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламента.

а) В настоящия случай ответникът в първоинстанционното производство е трябвало да очаква повечето от наетите от него на работа пилоти да се отзоват на призива за стачка. Следователно не става въпрос за това да се компенсира настъпило вследствие, например, на заболяване отсъствие на незначителен по брой персонал, а да се реагира на отсъствие, което има опасност [ориг. 6] да настъпи, поне на съществена част от пилотния персонал. Ответникът в първоинстанционното производство е трябвало да изхожда от това, че вследствие на стачката няма да има на разположение пилоти, достатъчно на брой за да бъде спазен целият график на полети, и че поради това значителен брой планирани от него полети е нямало да могат да бъдат осъществени или да бъдат осъществени по разписание. Ето защо той е бил длъжен да реагира на самото обявяване на стачката и да реорганизира разписанието на полетите по такъв начин, че, от една страна, неблагоприятните последици за пътниците да бъдат сведени до възможния при тези обстоятелства минимум, и от друга страна, след прекратяването на стачката да може възможно най-бързо да възстанови нормалната си дейност. Такава ситуация не може да се счита за присъща на нормалната дейност на даден въздушен превозвач.

б) Възможността за ответника в първоинстанционното производство да се позовава на извънредни обстоятелства не трябва да се изключва 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 опериращия 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 опериращият 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“.

б) В досегашната си практика настоящият съдебен състав се придържа към становището на Bundesgerichtshof и продължава да счита, че то е правилно, що се отнася до настоящия случай на призив за стачка, отправен от синдикалната организация

Според настоящия съдебен състав и решение на Съда на ЕС от 17 април 2018 г. по дело C-195/17 („TUIFly“) не води до различна преценка. Това съдебно решение се отнася до особения случай на „самоволна стачка“, която започва след изненадващо съобщение на въздушния превозвач за предстоящо реструктуриране на предприятието, на което служителите на въздушния превозвач реагират директно и спонтанно. Този случай по никакъв начин не е сходен с настоящия, в който членовете на синдикална организация са последвали призива за стачка, отправен от синдикална организация.

От решението на Съда на ЕС по дело C-195/17 няма как да се направи например и извод, че законната стачка на собствените служители не може да представлява извънредно обстоятелство. По-специално от точки 46 [ориг. 7] и 47 от решението следва само че квалифицирането на дадена стачка като извънредно обстоятелство не зависи от това дали съгласно националното право стачката е законна, или не е законна. Това обаче не означава, че по самото си естество определени случаи на стачка следва да бъдат изключени от обхвата на освобождаването от отговорност или че преустановяването на работа от служителите на въздушния превозвач, станало законосъобразно след отправения от синдикална организация призив за стачка, по принцип не може — поради факта че, след като е иницирано от синдикалната организация, това действие не е част от нормалната дейност на въздушния превозвач и не попада в обхвата на неговия контрол — да представлява извънредно обстоятелство.

Според настоящия съдебен състав за квалифицирането като извънредно обстоятелство в настоящия случай е релевантно обстоятелството, че — за разлика от „самоволната стачка“ — в резултат от призива на синдикалната организация върху оперативната дейност на предприятието се въздейства именно отвън. Нито посоченият призив за стачка се намира под контрола на въздушния превозвач, нито започналата по този начин стачка може да бъде определена като присъща на нормалното упражняване на дейността на съответния въздушен превозвач, тъй като призивът за стачка, респ. стачката имат за цел именно да нарушат или спрат тази дейност [...].

Според настоящия съдебен състав на въздушния превозвач не може да бъде противопоставен и доводът, че той може да противодейства на стачката или да я „овладее“, като изпълни поставените от страна на синдикалната организация искания, тъй като това би обезсмислило свободата на сдружаване, обвързвайки спора със синдикалната организация със задължението за обезщетяване по Регламент (ЕО) № 261/2004. Ето защо настоящият съдебен състав счита, че съществуването на определена структура на заплащане, респ. липсата на воля за увеличение на заплатите или за промяна на условията на труд, също не могат да бъдат квалифицирани като оперативна мярка на въздушния превозвач, която би била сходна със съобщението за предстоящо преструктуриране на предприятието, какъвто е случаят по дело C-195/17.

в) Следва обаче да се има предвид, че с оглед на решението на Съда на ЕС по дело C-195/17 напоследък в съдебната практика все по-често се застъпва становището, че в случая на синдикално организирана в рамките на предприятието стачка вече не може [ориг. 7] да се счита, че са налице извънредни обстоятелства [...], съответно при всички случаи — без да са налице други особени обстоятелства [...]. В доктрината също отчасти се отхвърля възможността за освобождаване от отговорност в случая на стачка на собствените служители на въздушния превозвач [...].

Поради тази причина настоящият съдебен състав счита, че трябва да бъде отправено преюдициалното запитване.

[...]