

Анонимизиран текст

Превод

C-527/20 – 1

Дело C-527/20

Преюдициално запитване

Дата на постъпване в Съда:

19 октомври 2020 г.

Запитваща юрисдикция:

Landgericht Köln (Германия)

Дата на акта за преюдициално запитване:

30 септември 2020 г.

Ищец:

PJ

Ответник:

Deutsche Lufthansa AG

[...]

Landgericht Köln

Определение

по дело

PJ срещу Deutsche Lufthansa AG

11-то гражданско отделение на Landgericht Köln (Областен съд, Кьолн)
на 30.9.2020 г.

[...]

определи:

1. Спира производството по делото.

2. На основание член 267ДФЕС отправя до Съда на Европейския съюз следния въпрос относно тълкуването на правото на Съюза:

Свиканата от синдикална организация стачка на собствените служители на въздушния превозвач представлява ли извънредно обстоятелство по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 261/2004?

Мотиви:

I.

1. Ищецът предявява срещу ответника иск за обезщетение в размер на 250 EUR 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 голямо закъснение на полети, и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 295/91 (наричан по-нататък „Регламент [ориг. 2] (ЕО) № 261/2004“) ведно с лихвите.

Фактите в основата на иска са следните.

Ищецът има резервация номер JKTХVD за 8.11.2019 г. за изпълнявания от ответника полет LH 1123 от Мадрид до Франкфурт. Самолетът, който е трябвало да излети в 8:20 часа, и да кацне в 11:00 часа в крайния пункт на пристигане, е отменен. Вместо това ищецът е превозен с полет LH 1121 и пристига във Франкфурт на 9.11.2019 г. в 8:44 часа, със закъснение над 21 часа спрямо планираното.

Разстоянието между Мадрид и Франкфурт, измерено по метода на дъгата на големия кръг, е под 1500 км.

С имейл от 6.12.2019 г. ищецът [...] отправя покана до ответника да плати в срок до 13.12.2019 г. обезщетение в размер на 250 EUR на основание член 7, параграф 1, буква а) от Регламент(ЕО) № 261/2004, което обаче последният отказва, като се позовава на извънредни обстоятелства, които го освобождавали от задължението за обезщетяване.

На [8] ноември 2019 г. полет LH [1123] е отменен, тъй като ответникът не разполага с кабинен екипаж за изпълнението на полета поради стачка, която синдикалната организация на кабинните екипажи UFO свиква на 1 ноември 2019 г. след неуспеха на преговорите по колективния трудов договор, като я насрочва за времето от 0,00 ч. на 7 ноември 2019 г. до 24,00 ч. на 8 ноември 2019 г. с основно искане за по-високи командировъчни и премии за старшите членове на кабинните екипажи. За посочения период ответникът е планирал 2165 полета, от които 294 междуконтинентални и 1871 континентални. След свикването на стачката ответникът изготвя извънредно разписание на полетите с все още общо 1273 полета, от които 171 междуконтинентални и 1102 континентални. В действителност обаче му се

налага да отмени още полети, така че на 7 и 8 ноември 2019 г. отпадат общо 1478 полета. На 9 ноември 2019 г. заради последиците от стачката са отменени други 30 полета, от които девет междуконтинентални и 21 континентални. Общият брой на засегнатите от стачката пътници надхвърля 170 000.

Както следва от неоспорено от ищеца твърдение на ответника, на 6 ноември 2019 г. ответникът публикува извънредно разписание на полетите, като за да избегне отмяна и закъснение на полети, включва в кабинния екипаж т.нар. „офис членове“, призовава доброволци, намалява състава на екипажите на изпълняваните полети до [ориг. 3] определения със закон минимум и прехвърля някои от полетите на Condor Flugdienst GmbH. Освен това той предлага на пътниците на Lufthansa Group безплатни възможности за премаршрутиране, а на тези по вътрешните полети в Германия — опцията да ползват влак дори ако не са засегнати от стачката. Засегнатите от стачката пътници са превозени с други полети или с влак или им е предоставена възможност да анулират безплатно резервацията си. Освен това по определени маршрути ответникът използва по-големи самолети, така че да предложи алтернативни възможности за пътуване на засегнатите от стачката пътници. За предотвратяване на стачката на 5 ноември 2019 г. ответникът организира и преговори на високо равнище. Във връзка с това на 7 ноември 2019 г. той представя ново предложение за компромис. Той подава и молба за допускане на временни мерки, която обаче вечерта на 6 ноември 2019 г. е отхвърлена на втора инстанция от Hessisches Landesarbeitsgericht (Областен трудов съд Хесен).

2. Amtsgericht (районният съд) уважава иска. Той приема, че ответникът не е освободен съгласно член 5, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 261/2004 от задължението си съгласно член 5, параграф 1, буква в) във връзка с член 7, параграф 1 да плати обезщетение. Според него не е налице извънредно обстоятелство по смисъла на член 5, параграф 3 – стачките на собствените служители, организирани от синдикална организация като колективно действие, са част от нормалната дейност на въздушния превозвач и се случват редовно. Освен това въздушният превозвач има контрол върху тях. Районният съд счита, че такъв е изводът от решението на Съда от 17 април 2018 г. по дело C-195/17, предмет на което е „самоволна“ стачка, и че това важи в още по-голяма степен за допустимите по германското трудово право стачки на собствените служители, защото стачките могат да приключат и със споразумение между работника и работодателя; Съдът на ЕС изрично е постановил, че въпросът дали стачките следва да бъдат квалифицирани като извънредно обстоятелство по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 261/2004 не зависи от това дали те са законни съгласно приложимото национално право, или не.

3. Ответникът [...] обжалва решението на районния съд. Той продължава да твърди, че искът трябва да бъде отхвърлен и изтъква, че в цитираното от ищеца решение за Съда са били меродавни обстоятелствата по дело C-

195/17, а именно, на самоволна стачка, и че следователно от решението от 17 април 2018 г. по дело C-195/17 няма как да се направи извод, че всяка стачка на собствените служители е част от нормалната дейност на въздушния превозвач и че съответният въздушен превозвач има контрол над нея. Това не било така при настоящата синдикално организирана стачка на служителите му [ориг. 4]. Нито едно предприятие нямало контрол върху исканията на служителите си, които не са следствие от непосредствено взето преди това от него решение. Направените в настоящия случай искания от страна на UFO със сигурност били непредвидими. „Възможността за контрол“ не можела да се измерва с изискване да бъдат изпълнени каквито и да било искания. Освен това, ако изводите от решението на Съда от 17 април 2018 г. по дело C-195/17 бъдели пренесени към настоящата фактическа обстановка, щял да се пренебрегне фактът, че в съображение 14 от Регламент (ЕО) № 261/2004 стачките, които оказват влияние върху дейността на въздушния превозвач, са изрично посочени и признати за извънредно обстоятелство.

Ищецът моли жалбата да бъде отхвърлена.

II.

За произнасянето по жалбата е необходимо 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 във връзка със спорния полет са налице освобождаващи от отговорност извънредни обстоятелства по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 261/2004, жалбата ще бъде уважена, тъй като в такъв случай ответникът няма да е длъжен да плати обезщетение на ищеца. Ако обаче се приеме, че стачката не е извънредно обстоятелство, жалбата няма да 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 тълкуване на тази норма, и по-конкретно на критерия „извънредни обстоятелства“, а в случай на съмнение това тълкуване е от компетентността само на Съда на Европейския съюз.

3. На този етап настоящият състав счита, че в разглеждания случай отмяната е причинена от извънредно обстоятелство по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 261/2004.

а) С решение от 21 август 2012 г. [...] Bundesgerichtshof (Федерален върховен съд, Германия) приема, че член 5, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 261/2004 освобождава въздушния превозвач от отговорност в случаите, когато собствените му служители стачкуват по [ориг. 5] призив на синдикална организация. В решението си Bundesgerichtshof (Федерален

върховен съд) обсъжда стачка, свикана от пилотското сдружение Cockpit, и по този повод в частност посочва:

„[...]“

2. Противно на приетото от въззивния съд, свикването на стачка от синдикална организация в рамките на колективен трудов спор като обявеното спиране на работата от страна на членуващите в сдружението Cockpit пилоти на ответника, което съгласно неоспорените констатации на въззивния съд е причината за отмяната, може да представлява извънредно обстоятелство по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламента.

[...]

f) Разработените от Съда на Европейския съюз критерии за случаите на технически дефекти трябва да се прилагат и когато извънредните обстоятелства се дължат на събития като примерно изброените в съображение 14 (Съд на ЕС, решение от 22 декември 2008 г., Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, т. 22) случаи на политическа нестабилност, метеорологични условия, несъвместими с експлоатацията на съответния полет, рискове за сигурността и стачки, които оказват влияние върху дейността на въздушния превозвач. Всъщност и в тези случаи е релевантно дали отмяната се дължи на необичайни обстоятелства извън нормалната дейност на въздушния превозвач, върху които той няма 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 също обикновено започва по инициатива на синдикална организация, която се бори да издейства по-добри условия на труд или по-високи заплати от насрещната страна по колективния трудов договор, която може да е работодателят, но може и да е организация на работодатели. За тази цел синдикалната организация призовава своите членове да се включат в колективните действия. Колективните действия са средство за упражняване на защитената от правото на Съюза свобода на сдружаване и колективно договаряне (член 12, параграф 1 и член 28 от Хартата на основните права на Европейския съюз (ОВ С 364, 2000 г., стр. 1 [...]); за българския текст вж. ОВ С 202, 2016 г., стр. 389) и водят до суспендиране на установените иначе в трудовия договор

права и задължения, поне доколкото това е необходимо за осъществяването на въпросните колективни действия. Свикването на стачка, включително когато води до спиране на работа от собствените служители на въздушния превозвач, всъщност оказва „външно“ влияние върху този превозвач и не е присъщо на нормалното упражняване на дейността му. Това е така, защото целта на свикването на стачка като средство за действие в рамките на спора около сключването на нов или различен колективен трудов договор е именно да наруши и по възможност изцяло да парализира „нормалното упражняване на дейността“. Затова стачката по правило засяга не само един или няколко отделни полета, а обикновено цялата дейност на [ориг. 6] въздушния превозвач или поне съществени части от нея. Целта на Регламента да защити пътниците — включително чрез въвеждането на задължение да им се заплаща обезщетение — от „неудобствата“ (Съд на ЕС, решения от 10 януари 2006 г., IATA и ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, т. 69 и от 22 декември 2008 г., Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, т. 18), причинявани от принципно предотвратима отмяна на полети, при такава стачка има също толкова малко значение, колкото и когато външни колективни действия или друго събитие довеждат до спиране на цялата или на съществени части от нормалната дейност на въздушния превозвач. Впрочем понякога двете хипотези се припокриват, както личи от едно дело, разгледано от West London County Court (Районен съд Западен Лондон, Обединеното кралство) и отнасящо се до самоволна стачка на служителите на въздушен превозвач поради това, че летищният оператор не иска да продължи да възлага на този превозвач наземното извозване на багажа [...].

g) За целите на по-нататъшната си преценка по съществото на делото настоящият състав може да се основе на изложеното по-горе тълкуване на Регламента, без да отправя преюдициално запитване до Съда на Европейския съюз. Всъщност, както бе посочено, това тълкуване следва от текста и целта на Регламента и е в съответствие с тълкуването на член 5, параграф 3 от Регламента във вече установената практика на Съда на ЕС. Съображенията, на които Съдът на ЕС основава своето тълкуване на разпоредбата в посочените по-горе решения, са приложими и в настоящия спор. Въз основа на тази съдебна практика настоящият състав намира за несъмнено, че Съдът не би анализирал възникващите в случай на стачка извънредни обстоятелства различно от останалите случаи от примерното изброяване в съображение 14 от Регламента.

Това не намира опровержение в обстоятелството, че в съответствие с тезата на някои автори от доктрината [...] въззивният съд стига до различно заключение. Доколкото личи от конкретно изложените мотиви, всъщност това заключение е обосновано, от една страна, със съответно тълкуване на член 19 от Конвенцията от Монреал, и от друга, със съображението, че колективните трудови спорове със собствените служители са част от общия оперативен риск на въздушния превозвач. Нито едно от тези съображения обаче не е решаващо, нито съгласно текста на Регламента, нито съгласно практиката на Съда на Европейския съюз.

3. В разглеждания случай обявяването на стачката от страна на сдружението Cockpit е било годно да доведе до възникването на извънредни обстоятелства по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламента, което настоящият състав може сам да прецени въз основа на констатациите на въззивния съд.

а) В разглеждания случай ответникът е бил изправен пред перспективата по-голямата част от наетите от него пилоти да се включат в свиканата стачка. Следователно е ставало въпрос не да замести малък брой служители, отсъстващи например поради болест, а да реагира на опасността от отсъствие на най-малкото значителна част от пилотския състав. Ответникът е трябвало да приеме, че в резултат на стачката няма да разполага с достатъчен брой пилоти за спазването на разписанието на полетите и поради това няма да е в състояние да изпълни въобще или както е предвидил една немалка част от планираните полети; затова той е имал основание да реагира още при обявяването на стачката и да реорганизира разписанието на полетите по такъв начин, че от една страна, пътниците да пострадат от стачката колкото е възможно по-малко при тези обстоятелства, а от друга, той да може **[ориг. 7]** да възстанови нормалната си работа възможно най-скоро след края на стачката. Подобна ситуация не може да се приеме за присъща за нормалната дейност на всеки въздушен превозвач.

б) Наличието на извънредни обстоятелства за ответника не може да се изключи със съображението, че той е имал контрол върху ситуацията.

По правило при колективен трудов спор не може да се презюмира наличието на контрол върху ситуацията, който изключва хипотезата на извънредни обстоятелства. Решението за провеждане на стачка се взема от работниците при упражняване на свободата им на колективно трудово договаряне и следователно е извън дейността на оперирания въздушен превозвач. Оттук следва, че и на собствените си служители въздушният превозвач по правило не може да влияе по правно съществен начин, що се отнася до това дали ще стачкуват, или не. Неубедителен в това отношение е доводът, че оперираният въздушен превозвач можел да изпълни исканията на вътрешната стачка и така да я предотврати. Това би означавало да се изиска от въздушния превозвач да се откаже от своята защитена от правото на Съюза свобода на сдружаване и колективно договаряне и от самото начало да приеме ролята на губещия в колективния трудов спор. Това не би било приемливо за въздушния превозвач, нито пък е в интерес на пътниците в дългосрочен план“.

б) В досегашната си практика настоящият състав се придържа към становището на Bundesgerichtshof и продължава да счита, че то е правилно, що се отнася до настоящия случай на стачка, свикана от синдикална организация.

Според настоящия състав решението на Съда на Европейския съд от 17 април 2018 г. („TUIfly“, C-195/17, EU:C:2018:258), не налага друг извод. Това решение се отнася до особен случай на „самоволна стачка“, която е била предизвикана от изненадващо оповестените от въздушния превозвач планове за реструктуриране. Това изобщо не може да се сравнява с настоящия случай, в който няма конкретни и актуални оперативни мерки, на които служителите на превозвача да реагират непосредствено и по собствена инициатива със „самоволна стачка“.

Също така от решението на Съда на Европейския съюз от 17 април 2018 г. („TUIfly“, C-195/17, EU:C:2018:258), не следва, че законната стачка на собствените служители на превозвача не може да представлява извънредно обстоятелство. Конкретно от точки 46 и 47 от посоченото решение следва само, че квалифицирането на стачката като извънредно обстоятелство не зависи от това дали съгласно националното право стачката е законна, или не. 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 законното спиране на работа от служители на въздушния превозвач вследствие на стачка, свикана от синдикална организация, не може по принцип — като иницирано от синдикалната организация събитие, което не е присъщо на нормалната дейност на [ориг. 8] въздушния превозвач и е извън неговия контрол — да представлява извънредно обстоятелство.

Според настоящия състав в разглеждания случай меродавно за квалифицирането на стачката като извънредно обстоятелство е това, че за разлика от „самоволната стачка“ тук стачката е свикана от синдикалната организация, тоест оказано е именно „външно“ влияние върху дейността на превозвача. Свикването на стачка е извън контрола на въздушния превозвач, а съответно проведената стачка не може да се смята за присъща на нормалното упражняване на дейността на съответния въздушен превозвач: свикването на стачка или съответно самата стачка цели именно да наруши или спре тази дейност (решение на Bundesgerichtshof (Федерален върховен съд) от 21 август 2012 г. [...]).

Според настоящия състав на въздушния превозвач не може да бъде противопоставен и доводът, че той може да предотврати стачката или че има контрол над нея, доколкото може да изпълни исканията на синдикалната организация; всъщност това би обезсмислило свободата на сдружаване и колективно договаряне, понеже би обвързало спора със синдикалната организация със задължението за обезщетяване по Регламент (ЕО) № 261/2004. Ето защо настоящият съдебен състав счита, че наличието на определена структура на заплащане или съответно липсата на воля за увеличаване на заплащането — в случая, на командировъчните и премиите на старшите членове на кабинните екипажи — също не може да се смята за оперативна мярка на въздушния превозвач, която да е сходна на съобщението за предстоящо реструктуриране на предприятието, какъвто е

бил случаят, обсъден в решение от 17 април 2018 г. („TUIfly“, C-195/17, EU:C:2018:258).

в) Следва обаче да се има предвид, че въз основа на решение на Съда на Европейския съюз от 17 април 2018 г., Krüsemann и др. (C-195/17, EU:C:2018:258), напоследък в съдебната практика все по-често се застъпва становището, че при синдикално организирана вътрешна стачка вече не може да се счита, че са налице извънредни обстоятелства (Landgericht Düsseldorf (Областен съд Дюселдорф), решение от 26 август 2018 г. [...]; Landgericht Berlin (Областен съд Берлин), определение от 11 февруари 2020 г. [...]; Landgericht Bad Kreuznach (Областен съд Бад Кройцнах), определение от 20 януари 2020 г. [...]; Landgericht Nürnberg-Fürth (Областен съд Нюрнберг-Фюрт), определение от 2 март 2020 г. [...]; Landgericht Memmingen (Областен съд Меминген), определение от 30 март 2020 г. [...]; Amtsgericht Frankfurt (Районен съд Франкфурт), решение от 8 август 2019 г. [...]), поне ако не са налице други особени обстоятелства (Landgericht Hamburg (Областен съд Хамбург), решения от 21 май 2019 г. [...] и от 3 юни 2019 г. [...]). В доктрината също отчасти се отхвърля **[ориг. 9]** възможността за освобождаване на въздушния превозвач от отговорност в случай на стачка на собствените му служители [...].

По тази причина настоящият състав счита, че трябва да отправи това преюдициално запитване.

[...]