

Анонимизиран текст

Превод

C-613/20 – 1

Дело C–613/20

Преюдициално запитване

Дата на постъпване в Съда:

18 ноември 2020 г.

Запитваща юрисдикция:

Landesgericht Salzburg (Австрия)

Дата на акта за преюдициално запитване:

10 ноември 2020 г.

Ищец:

CS

Ответник:

Eurowings GmbH

ОПРЕДЕЛЕНИЕ

По дело със страни **CS**, ищец, [...] [...] и Eurowings GmbH, [...] Дюселдорф, [...], ответник, с предмет искане за плащане на сумата от 250,00 EUR, ведно с лихви и разноси по производството във връзка с жалбата на ищеца срещу решението от 3 юли 2020 г. [...] на Bezirksgericht Salzburg (Районен съд Залцбург) [...] Landesgericht Salzburg (Областен съд Залцбург) прие следното:

I. На основание [член] 267 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС) отправя до Съда на Европейския съюз следните преюдициални въпроси:

1. Може ли стачка на служители на въздушен превозвач, организирана от синдикална организация с цел изпълнение на искания във връзка с трудови възнаграждения и/или социални обезщетения, да представлява „извънредно обстоятелство“ по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 261/2004?

2. Приложимо ли е това поне в случаите,

а) когато служители на дъщерно дружество проявяват солидарност с отправения призив за стачка срещу дружеството майка (Lufthansa AG), с цел да подкрепят синдикални искания на салонния персонал на дружеството майка, и

б) по-специално тогава, когато след постигнато споразумение в дружеството майка стачката в дъщерното дружество стане „независима“, като синдикалната организация, въпреки липсата на очевидна причина за стачка, настоява тя да се проведе и дори разширява повече нейния обхват, след като този призив е последван от салонния персонал на дъщерното дружество?

3. Достатъчно ли е за доказване на извънредно обстоятелство от опериращия въздушен превозвач да се изтъкне твърдението, че, макар дружеството майка да е изпълнило исканията, [ориг. 2] синдикалната организация, въпреки липсата на причина за стачка, призовава тя да се проведе и в крайна сметка дори удължава периода ѝ, и кой следва да носи тежестта на доказване, ако обстоятелствата по случая останат неуточнени?

4. Може ли стачка в дъщерното дружество на ответника, обявена на 18 октомври 2019 г. за 20 октомври 2019 г. от 5,00 до 11,00 часа, която в крайна сметка още в 5,30 часа на 20 октомври 2019 г. спонтанно е удължена до 24,00 часа на същия ден, да представлява обстоятелство, което вече се намира извън ефективния контрол?

5. Като се има предвид и обстоятелството, че от общо 712 полета, които е трябвало да се извършат в този ден, са отменени само 158, считат ли се за съобразени със ситуацията предварително предприети мерки под формата на създаване на алтернативно полетно разписание и субчартиране с цел покриване на отменени поради липса на салонен персонал полети, при което е обърнато особено внимание на дестинациите, които не могат (или могат трудно) да бъдат достигнати по суша, както и на разграничението между вътрешногермански и вътрешноевропейски полети?

6. На какви изисквания трябва да отговарят твърденията на опериращия въздушен превозвач, за да се докаже, че са били предприети всички поносими и разумни мерки от техническа и икономическа гледна точка?

II. Спира производството във връзка с подадената от ищеца жалба до произнасянето на Съда на Европейския съюз по отправеното преюдициално запитване.

МОТИВИ:

2

Анонимизиран текст

1. Фактическа обстановка:

Ищецът е направил резервация за опериран от ответника полет (номер EW 8143) от Залцбург до Берлин (Tegel) на 20 октомври 2019 г. Планираният час на излитане от Залцбург е 21,05 ч., а на пристигане в Берлин — 22,15 ч. Полетното разстояние между двете дестинации е по-малко от 1500 км. Ищецът не може да замине, тъй като се налага полетът да бъде отменен поради стачка (безспорен факт) на салонния персонал на ответника.

Стачката е организирана от синдикалната организация „UFO“ (Unabhängige Flugbegleiterorganisation e. V., Независима организация на кабинния екипаж). Стачката е резултат от колективно договаряне с дружеството майка (Lufthansa AG) [ориг. 3] на ответника. С цел напредък в преговорите и увеличаване натиска върху дружеството майка на 18 октомври 2019 г. към стачката се присъединяват служителите на дъщерните дружества (Sunexpress Deutschland, Lufthansa CityLine, Germanwings и Eurowings). От това на 20 октомври 2019 г. са засегнати 712 полета на ответника. Първоначално ограниченият до сутринта (от 5,00 ч. до 11,00 ч.) период на стачката е удължен до полунощ в деня на самото ѝ провеждане. Това води до невъзможността да бъде спазено определеното за този ден полетно разписание. Поради предприетото реструктуриране на полетното разписание ответникът трябва да отмени 158 полета, включително този на ищеца.

2. Искания и доводи на страните:

Ищецът предявява иск за обезщетение в размер на 250,00 EUR съгласно член 7, параграф 1, буква б) от Регламент (ЕО) № 261/2004, тъй като стачка на салонния персонал, за която е отговорен ответникът, е довела до отмяна на полета. Тази стачка не представлявала извънредно обстоятелство по смисъла на член 5, параграф 3 от (накратко „Регламент за правата на пътниците във въздушния транспорт“), а по-скоро следвало да се счита за отговорност на ответника. Стачката се дължала на предприети от самия ответник мерки за реструктуриране на предприятието и е могла да бъде своевременно предотвратена от него чрез съответните преговори и споразумения. Колективните трудови спорове били присъщи на нормалната дейност на въздушните превозвачи. Постигнатото на по-късен етап споразумение показвало, че ответникът е бил в състояние да уреди спора, следователно стачките били резултат от вътрешнофирмени решения. Стачката била в рамките на нормалното упражняване на дейността на ответниците и не можело да се счита, че е извън тяхната сфера на влияние.

Ответникът оспорва искането и от своя страна се аргументира, че отмяната на полета е причинена от извънредни обстоятелства. На 14 октомври 2019 г. стачката била обявена само срещу Lufthansa AG, след това обаче — на 18 октомври 2019 г. тя обхваща и дъщерните му дружества, съответно и

ответника. Първоначално стачката била обявена за периода от 5,00 до 11,00 часа и едва на 20 октомври 2019 г., спонтанно и без предварително известие, била удължена от синдикалната организация до полунощ. Това било съобщено на ответника в 5,30 ч. на същия ден, поради което се провалило планираното по спешност разписание за първоначално обявения период. Във въпросния ден, предмет на иска, ответникът приложил субчартиране, така че не успял да извърши само 158 от общо 712 засегнати полета, и предприел всички налични мерки, като заместващото полетно разписание било изготвено така, че всички пътници да понесат възможно най-малки вреди. На 18 октомври 2019 г. Lufthansa AG **[ориг. 4]** отстъпило и обявило увеличение на трудовите възнаграждения с 2 %. Предупредителните стачки в Lufthansa били отменени, докато призивът за стачка в дружеството на ответника останал въпреки липсата на основание за провеждането ѝ. Следователно стачката нито била присъща на нормалната дейност на въздушните превозвачи, нито се намирала под контрола на ответника, още повече че разширяването на обхвата на стачката, както и удължаването на периода ѝ представлявали за ответника непредотвратимо и извънредно обстоятелство.

3. Производството до този момент:

Първоинстанционният съд отхвърля иска. От правна гледна точка и въз основа на вече представените факти той приема, че стачката, довела до отмяна на полета, представлява извънредно обстоятелство по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламента за правата на пътниците във въздушния транспорт и съответно е била извън контрола на ответника. Въпреки направената отстъпка от страна на Lufthansa AG като дружество майка стачката не само че не била отменена, но дори била разширена. Като дъщерно дружество на Lufthansa AG ответникът няма правомощията за обвързващо споразумение от името на дружеството майка. Въпреки че обхватът на стачката бил неочаквано разширен, ответникът успял да изготви заместващо разписание. Удължаването на периода на стачката малко след началото ѝ било извън контрола на ответника. В този ден стачката е засегнала 712 полета, като ответникът е успял да ограничи броя на отменените полети до 158 и по този начин да го сведе до неизбежния минимум.

Срещу това решение ищецът подава жалба, в която твърди, че правната преценка на първоинстанционния съд е неправилна. С жалбата си ищецът иска изцяло да бъде уважен искът му.

[...]

На този етап Landesgericht Salzburg е апелативният съд, който трябва да се произнесе по жалбата[.] [...]

Като апелативен съд Landesgericht Salzburg разглежда 4 други производства, в които ищците предявяват искове за обезщетение въз основа на същите фактически обстоятелства. В тези случаи обаче исковете са уважени на първа инстанция. Eurowings GmbH като ответник и по тези производства, освен искане за изменение в смисъл на отхвърляне на жалбите, е подал при условията на евентуалност по всяко от производствата по обжалване и искане за отправяне до Съда на Европейския съюз на два преюдициални въпроса относно стачката като извънредно обстоятелство. [ориг. 5]

Правни съображения:

4. Правни основания:

Член 5, параграф 3 от Регламента за правата на пътниците във въздушния транспорт освобождава опериращия въздушен превозвач от задължението за обезщетение по член 7, ако може да докаже, че причина за отмяната са извънредни обстоятелства, които не са могли да бъдат избегнати, дори да са били взети всички необходими мерки.

Съображение 14 от Регламента за правата на пътниците във въздушния транспорт предвижда, че задълженията на опериращите въздушни превозвачи следва да бъдат ограничени или отменени в случаите, когато дадено събитие е причинено от извънредни обстоятелства, които не са могли да бъдат избегнати дори при вземане на всички разумни мерки. Такива обстоятелства по-специално могат да възникнат в случай на стачки, които оказват влияние върху дейността на въздушния превозвач.

5. Преюдициални въпроси:

По дело C-195/17 Съдът на Европейския съюз пояснява, че като извънредни обстоятелства по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламента за правата на пътниците във въздушния транспорт могат да се квалифицират 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. Обстоятелствата, упоменати в съображение 14, не водят непременно и автоматично до освобождаване от задължението за обезщетяване. Във всеки отделен случай следва да се преценява дали кумулативните предпоставки са налице, а именно събитията поради своето естество или произход да не са присъщи на нормалното упражняване на дейността на съответния въздушен превозвач и да се намират извън ефективния му контрол. Предвид целта на Регламента, която е да се осигури високо равнище на защита на пътниците, понятието за извънредно обстоятелство следвало да се тълкува стриктно. При оценка на стачките следва да не се взема предвид дали на основание на приложимото национално право те са законни, за да може оценката да се направи независимо от социалното законодателство във всяка държава членка. Преструктурирането и реорганизацията в предприятията са част от

нормалните мерки за тяхното управление. В самоволната стачка на персонала на съответния въздушен превозвач, предизвикана от изненадващо съобщение на предприятието за предстоящото му реструктуриране, в резултат на това решение възниква риск, който е част от нормалното упражняване на дейността на съответния въздушен превозвач. [ориг. 6]

В отговора си на поставения преюдициален въпрос Европейският съд потвърждава, че член 5, параграф 3 във връзка със съображение 14 от Регламент (ЕО) № 261/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че спонтанното отсъствие на съществена част от авиационния персонал („самоволна стачка“), каквото е разглежданото по делата, предмет на главното производство, което започва след изненадващо съобщение на оперирания въздушен превозвач за предстоящо реструктуриране на предприятието, след като е отправен призив, но не от представителите на работниците и служителите в предприятието, а спонтанно от самите тях и те излизат в отпуск по болест, не попада в обхвата на понятието „извънредни обстоятелства“ по смисъла на тази разпоредба.

Съдът на Европейския съюз обаче до този момент не е разглеждал фактическа обстановка, която е силно повлияна от обстоятелства, обхващащи цялата група. Следователно следва да се изясни дали и за какъв период от време се счита за част от нормалното упражняване на дейността на съответния въздушен превозвач това, че служители на дъщерно дружество проявяват солидарност в стачка срещу дружеството майка, организирана от синдикална организация, с цел да бъдат подкрепени синдикални искания във връзка с трудови възнаграждения на салонния персонал на дружеството майка. Този въпрос следва да се изясни най-вече за случаите, когато след постигнато споразумение на синдикалната организация с дружеството майка стачката в дъщерното дружество стане „независима“ и синдикалната организация UFO, въпреки липсата на очевидна причина за стачка, настоява тя да се проведе и дори разширява повече нейния обхват, след като този призив е последван от салонния персонал.

Съгласно точки 27 и 28 от решението на Съда по дело C-315/15 като „извънредни обстоятелства“ могат да се квалифицират тези 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, като споменатите условия трябва да бъдат изпълнени кумулативно. От отговора на преюдициалните въпроси, разглеждани заедно, апелативният съд заключава, че за ефективния контрол е от значение не само предотвратимостта на последиците чрез предприемане на подходящите мерки, но и преценката доколко определени събития са присъщи на нормалното упражняване на дейността на съответния въздушен превозвач.

Въпросът за тежестта на доказване изглежда изяснен съгласно точки 27 и 28 от решението на Съда по дело С-315/15, доколкото опериращият въздушен превозвач следва да представи доказателства за наличието на извънредно обстоятелство, както и за това, че във всеки случай извънредните обстоятелства не са могли да бъдат предотвратени чрез съобразени със ситуацията мерки. В този случай това трябва да са такива мерки, които, към момента, в който настъпват съответните извънредни обстоятелства, да се считат за поносими за засегнатия въздушен превозвач, по-специално в техническо и икономическо отношение. В допълнение към това обаче остава неизяснен въпросът дали по смисъла на представената [ориг. 7] тежест на доказване е достатъчно твърдението на ответника, че, макар дружеството майка да е изпълнило исканията, синдикалната организация настоява стачката да се проведе и дори удължава периода ѝ. В този контекст е подходящо да се отбележи, че ищецът упреква ответника, че не е разрешил поставените от стачката проблеми и не е удовлетворил исканията на своите служители.

В този контекст според запитващата юрисдикция не трябва да се поставят прекомерни изисквания към тежестта на доказване и твърденията на ответния въздушен превозвач. Тази тежест не може да се разпростре и до степен, в която въздушният превозвач да трябва да изключи всички възможни, зависещи от него абстрактни причини синдикалната организация и призованите служители да настояват стачката да се проведе. Ако поводът за стачка е забуксувало колективно договаряне и ако в крайна сметка се стигне до споразумение, то настояването стачката да се проведе и удължаването ѝ са неоснователни, ако по производството не са налице зависещите от ответника причини.

Във връзка с констатацията, че стачката се ръководи от дружеството майка и от ответника като негово дъщерно дружество, може да се приеме, че при отмяна на 712 полета в един ден не е възможно да бъдат обслужени всички дестинации и че трябва да се поставят приоритети. Следователно, в случай на такова реструктуриране изглежда допустимо да се определят приоритети като тези, посочени от ответника, с намерението за максимално намаляване на вредите за всички пътници. Ищецът, без да се мотивира, оспорва този подход, при който в резултат на реструктурирането на полетното разписание в крайна сметка е трябвало да се отменят само 158 полета.

[...]