

Дело C-827/19

Резюме на преюдициалното запитване съгласно член 98, параграф 1 от
Процедурния правилник на Съда

Дата на постъпване в Съда:

13 ноември 2019 г.

Запитваща юрисдикция:

Audiencia Provincial de Pontevedra

Дата на акта за преюдициално запитване:

29 октомври 2019 г.

Въззивници:

D.A.T.A.

L.F.A.

A.M.A.G.

L.F.A.

J.G.C.

S.C.C.

A.C.V.

A.A.G.

A.C.A.

L.C.A.

N.P.B.

P.C.A.

Въззиваем:

Ryanair D.A.C.

Предмет на главното производство

Въззивна жалба, подадена от няколко пътници (наричани по-нататък „въззивниците“) против решението на първоинстанционния съд, с което частично се уважава иска им срещу авиокомпания Ryanair D.A.C. (наричана по-нататък „въззиваемият“)

Предмет и правно основание на преюдициалното запитване

Искане на основание член 267 ДФЕС за тълкуване на член 5, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 261/2004

Преюдициални въпроси

- 1 Може ли упражняването на правото на стачка от персонала на въздушния превозвач да се счита за „извънредно обстоятелство“ по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент 261/20[0]4, когато стачката е обявена от профсъюз с искане за по-добри условия на труд и не е обусловена от предхождащо я решение на работодателя, а от исканията на работниците, или напротив, става въпрос за обстоятелство, присъщо на упражняваната от въздушния превозвач дейност?
- 2 При обстоятелства като тези по висиящия спор дължен ли е превозвачът, включително когато е бил известен с изискваното съгласно закона уведомление, че ще бъде упражнено правото на стачка, да предприеме някаква законово допустима мярка, например да осигури полети с други авиокомпания, които не са засегнати от стачката?
- 3 Има ли значение за преценката дали стачката на кабинния състав на авиокомпанията може да се счита за „извънредно обстоятелство“ по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент 261/20[0]4, начинът, по който стачката се преустановява, особено когато причина за това са взаимните отстъпки на двете страни?

Посочени разпоредби от правото на Съюза

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: съображения 1, 2 и 12 и член 5, параграф 3

Решение от 4 май 2017 г., Pešková и Peška, C-315/15, EU:C:2017:342; решение от 17 април 2018 г., TUIfly GmgH, C-195/17, EU:C:2018:258

Кратко представяне на фактите и на главното производство

- 4 Шестнадесетте въззивници по главното производство закупуват посредством интернет страницата на авиокомпания Ryanair двупосочни билети по маршрута Порто-Каркасон. Когато на 1 април 2019 г. тези пътници се явяват на летището в Каркасон за обратния полет (с предвиден час на излитане в 15:25 часа) са уведомени, че този полет е отменен поради стачка на кабинния състав на превозвача. Последният предлага на пътниците да летят на следващия ден в 8:15 сутринта, с полет на същата авиокомпания, от летището в Тулуза до Мадрид с пристигане в 9:35 местно време.
- 5 Тъй като не им е осигурен никакъв превоз до летището в Тулуза, нито от Мадрид до Виго, нито пък храна или настаняване, пътниците предявяват пред първоинстанционния съд иск, от една страна, за общата сума от 1 216,59 EUR, представляващи разходи за път и за настаняване (разходите са били на обща стойност от 2 067,92 EUR, от които авиокомпанията е заплатила 731,33 EUR), и от друга страна, за сумата от 3 750 EUR като обезщетение за отмяната на полета (250 EUR на пътник).
- 6 В писмената защита по иска авиокомпанията се съгласява да удовлетвори исканията на пътниците за заплащане на разходите за път и настаняване, но се противопоставя на изплащането на каквото и да било обезщетение поради отмяна на полета, като твърди, че причината за тази отмяна е била стачка на кабинния екипаж на Ryanair, обявена от португалски профсъюз за дните 29 март, 1 и 4 април и предвиждаща преустановяване на работа в тези дни, и допълва, че става въпрос за причина извън нейния контрол. Подчертава, че повод за стачката не е „конкретна промяна на условията на труд“, а „внезапно предявяване на трудови искания“ (споменати са минималната заплата, отпускът по бащинство и забраната на дисциплинарните уволнения) от страна на кабинния състав и твърди, че в случая не е приложима практиката, установена с решение на Съда на ЕС по дело C-195/17, TUIfly GmgH.
- 7 С решението си първоинстанционният съд частично уважава иска, като осъжда авиокомпанията да заплати сума в размер на 1 216,59 EUR и лихви и изцяло отхвърля претенцията за присъждане на обезщетение поради отмяна на полета, тъй като приема, че упражняването на правото на стачка от страна на членовете на екипажа е извънредно обстоятелство, непредвидимо и непредотвратимо предвид законовата забрана за заместване на стачкуващите работници.
- 8 Пътниците подават въззивна жалба против това решение, като се позовават на различни решения на испанските съдилища в подкрепа на възгледа си, че при обстоятелства като тези по главното производство превозвачът трябва да докаже, че не е могъл да избегне отмяната на полета, като предприеме необходимите мерки, включително по време на преговорите преди започването на стачката, и твърдят, че трудовите искания на служителите на

авиокомпанията са част от самата ѝ дейност, поради което не могат да представляват извънредни обстоятелства, освобождаващи от задължението за обезщетяване на пътниците.

- 9 Авиокомпанията оспорва въззивната жалба, като поддържа, че стачката представлява извънредно обстоятелство, което е непредотвратимо от работодателя, тъй като той не може да предприеме никакви мерки, за да избегне обявеното преустановяване на работата, тъй като португалското законодателство забранява заместването на стачкуващите работници. Освен това авиокомпанията се позовава на множество решения на испанските съдебни и административни органи, които прилагайки член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004, стигат до същия извод.

Кратко изложение на мотивите за преюдициалното запитване

- 10 Най-напред запитващата юрисдикция припомня, че член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004 налага конкретни задължения на въздушния превозвач спрямо пътниците в случаите на отмяна на полет (помощ, информация и парично обезщетение). В параграф 3 от този член се предвижда, като изключение, че въздушният превозвач не е длъжен за изплаща обезщетение „ако може да докаже, че отмяната е причинена от извънредни обстоятелства, които не са могли да бъдат избегнати, дори да са били взети всички необходими мерки“.
- 11 По-нататък запитващата юрисдикция прави преглед на практиката на Съда на ЕС относно понятието „извънредни обстоятелства“, годни да освободят превозвача от задължението да обезщети пътниците. Съгласно тази съдебна практика, тъй като става въпрос за изключение от общото задължение за обезщетяване, това понятие трябва да се тълкува ограничително.
- 12 Като цяло запитващата юрисдикция препраща към решение Pešková и Peška, C-315/15, в чиято точка 22 Съдът е посочил, че могат да се квалифицират като извънредни обстоятелства „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“. Наличието на извънредни обстоятелства обаче не е достатъчно, а трябва превозвачът да докаже, че тези обстоятелства не са могли да бъдат избегнати, дори да са били взети всички необходими мерки. Така съгласно точка 28 от посоченото решение този, който иска да се позове на освобождаващи от отговорност извънредни обстоятелства, трябва да докаже, „че във всеки случай те не биха могли да бъдат избегнати чрез съобразени със ситуацията мерки, тоест чрез мерки, които в момента на настъпването на тези извънредни обстоятелства отговарят по-специално на технически и икономически условия, поносими за съответния въздушен превозвач“.
- 13 Във връзка с конкретния въпрос дали упражняването на правото на стачка от страна на кабинния състав на авиокомпанията може да се счита за

извънредно обстоятелство, освобождаващо превозвача от задължението му за обезщетяване, запитващата юрисдикция препраща към решение C-195/17, TUfly GmbH, в което се постановява, че спонтанното отсъствие на съществена част от авиационния персонал, каквото е разглежданото по това дело, не попада в обхвата на понятието „извънредни обстоятелства“ по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004.

- 14 Запитващата юрисдикция все пак обръща внимание на разликите между разглеждания от нея случай и този по дело TUfly, а именно че тогава авиокомпанията изненадващо е оповестила планове за реструктуриране и преустановяването на работа не е било предварително обявено, поради което случаят е бил определен като „самоволна стачка“. Специално обръща внимание на мотивите на решението, че рисковете, произтичащи от социалните последици, които съпътстват такива планове за реструктуриране, трябва да се считат за присъщи на нормалното упражняване на дейността на съответния въздушен превозвач, без значение на факта, че стачката отговаря на определението „самоволна“.
- 15 За разлика от това в случая по главното производство преустановяването на работата не се дължи — поне видимо — на някаква промяна в условията на труд, предприета по-рано от работодателя, а става въпрос за общи синдикални искания за подобряване на условията на труд в рамките на обявена от профсъюз стачка.
- 16 Заради тези разлики запитващата юрисдикция има съмнения в това дали законното упражняване на правото на стачка от страна на работниците може да се счита за нещо, върху което работодателят нормално има контрол. С оглед на решение TUfly може да се смята, че трудовите спорове са част от нормалната дейност на работодателя и че е възможно да бъдат избегнати, като се удовлетворят разумните искания на служителите или дори като в периода на предизвестие за стачката се предприемат мерки, с които да се предотврати отмяната на полети. В случая по главното производство обаче не е ясно какви конкретни мерки за целта е могъл да вземе работодателят и дали той е бил длъжен да вземе, в рамките на Регламент № 261/2004, някаква законно допустима мярка, като например да осигури полети с други авиокомпани, които не са засегнати от стачката.
- 17 Не е ясно и дали начинът на разрешаване на конфликта (с приемането на всички предложения на работниците или с взаимни отстъпки на страните) може да има значение за преценката дали стачката е можело да бъде избегната от авиокомпанията и в крайна сметка за преценката дали тази стачка може да се смята или не за „извънредно обстоятелство“ по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004.