

## Анонимизиран текст

Превод

C-816/19 – 1

Дело C-816/19

Преюдициално запитване:

Дата на постъпване в Съда:

5 ноември 2019 г.

Запитваща юрисдикция:

Amtsgericht Hamburg (Германия)

Дата на акта за преюдициално запитване:

16 октомври 2019 г.

Ищца:

QF

Ответник:

Germanwings GmbH

---

Amtsgericht Hamburg (Районен съд Хамбург)

[...]

Определение

По делото между

QF, [...] Pecs, Унгария [...]

ищца,

[...]

срещу

Germanwings GmbH, [...] Кьолн

ответник,

[...]

На 16 октомври 2019 г. Amtsgericht Hamburg [...] определи:

Спира производството по делото.

На основание член 267 ДФЕС отправя до Съда на Европейския съюз следния преюдициален въпрос 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?<sup>1</sup>**

[ориг. 2]

**Мотиви:**

1. [...] Спира производството [...].
2. [...] решаването на правния спор [...] зависи от решението на Съда на Европейския съюз по преюдициалното запитване в отговор на формулирания в диспозитива въпрос.

**Описание на предмета на спора**

3. Ищцата иска от ответника да ѝ изплати обезщетение в размер на 250 EUR.
4. Тя е имала потвърдена резервация за полет № 4U7783 от Будапеща (BUD) до Хамбург (HAM), който е трябвало да бъде изпълнен от ответника, като пристигането в Хамбург е предвидено за 27 октомври 2016 г. в 15 ч. Полетът е отменен. Причина за отмяната е стачка на кабинния персонал на ответника, проведена на 27 октомври 2016 г.
5. До 26 октомври 2016 г. ответникът е водел преговори за сключване на колективен трудов договор със синдиката UFO (Unabhängige Flugbegleiter Organisation e. V. — специализиран синдикат за кабинния персонал в германското търговско въздухоплаване). Едно от предложенията, направени от ответника, което не отговаря на исканията на UFO, е отхвърлено от UFO на заседание във връзка с преговорите от 26 октомври 2016 г., въз основа на което се взема решение да се предприемат синдикални действия за противопоставяне, които съгласно предоставените на 26 октомври 2016 г. от UFO на ответника планове ще засегнат всички обекти на ответника.

<sup>1</sup> Бел.прев. Въпросът е аналогичен с поставения от същата юрисдикция по дело С-370/19.

6. Заради стачката са отменени 418 от 530 полета на ответника, които са били планирани за 27 октомври 2016 г. Останалите полети са извършени чрез реорганизация на въздушните полети и чрез наемане на чартърни подизпълнители. В рамките на плана си за заместване на анулираните полети ответникът отдава предимство на всички „водни дестинации“, до които не може да се стигне с други транспортни средства, или може, но трудно. След това ответникът отменя преимуществено вътрешни полети, чиито крайни дестинации могат да бъдат достигнати с железопътен транспорт. Останалата част от персонала, която е била все още на разположение на ответника, е ангажирана в плановете за заместване на анулираните полети.
7. На 26 октомври 2016 г. ответникът уведомява засегнатите от отмяната на полети пътници. [ориг. 3]

### **Приложими разпоредби на правото на Съюза**

**Харта на основните права на Европейския съюз (ОВ С 364, 2000 г., стр. 1)**

8. член 12 („Свобода на събранията и на сдруженията“) гласи:

„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 (SEV 35, 18.10.1961<sup>2</sup>)**

10. Член 6 от част I гласи:

<sup>2</sup> Бел. прев. Пълен списък с договорите на Съвета на Европа, достъпен на <https://www.coe.int/ru/web/conventions/full-list>.

„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“. [ориг. 4]

**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 би следвало 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 може да възникнат по-специално в случаи на политическа нестабилност, метеорологични условия, несъвместими с експлоатацията 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:

„1. При отмяна на полет, съответните пътници (...)

в) имат право на обезщетение от опериращия въздушен превозвач по член 7, освен ако не са:

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 необходими мерки“.

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

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

а) 250 EUR за всички полети до 1 500 километра; (...)“ **[ориг. 5]**

[...]

15. [...]

### **Национална съдебна практика, приложима към отпрадения въпрос**

16. С решение от 21 август 2012 г. [...] Bundesgerichtshof приема [...]:

1. **Ако синдикат призове пилотите на въздушен превозвач да прекратят работа в рамките на колективен трудов спор, 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.**

Решението си Bundesgerichtshof обосновава по следния начин (т. 25 и сл.):

„Позоваването на извънредни обстоятелства от страна на ответника не може да бъде изключено поради факта, че ответникът е контролирал положението.

По принцип не може да се приеме, че е налице контрол върху положението, който изключва извънредни обстоятелства, при спор във връзка с колективен трудов договор. Решението да се проведе стачка се взема от страна на работниците в рамките на признатата им договорна автономия и следователно не попада в обхвата на дейност на опериращия въздушен превозвач. От това следва, че по принцип въздушният превозвач **[ориг. 6]** не упражнява значимо от правна страна влияние върху решението дали да се проведе стачка или не, включително върху собствените си работници. При това положение не може да се приеме доводът, че в случай на вътрешна стачка опериращият въздушен превозвач има възможността да изпълни исканията и по този начин да предотврати стачката. По този начин от въздушния превозвач би се изисквало да се откаже от свободата си на сдружаване, призната в правото на Съюза, и в контекста на противопоставянето между него и работниците изначално да влезе в ролята на по-слабата страна. Това не било допустимо нито за въздушния превозвач, нито би било в интерес на пътниците в дългосрочен план“.

### **Правни становища на страните**

17. Становището на ищцата е, че стачка на собствения кабинен персонал не представлява „извънредно обстоятелство“ по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 261/2004. Тя смята, че при всяко колективно договаряне трябва да се има предвид възможността от обявяване на стачки, а заедно с това отпадането и отмяната на полети. Според нея става въпрос за типично събитие, което може да се очаква при упражняване на производствената дейност, а не за изключително такова.
18. Ответникът поддържа, че синдикално организирана стачка представлява изключително обстоятелство, независимо дали по отношение на стачкуващия персонал става въпрос за работници на опериращия въздушен превозвач. Регламент (ЕО) № 261/2004 не правел разграничение дали става въпрос за стачка на работниците или на трети лица.

### **Предварителна правна преценка на запитващата юрисдикция**

19. Запитващият съд изхожда от това, 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 социалното законодателство 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 **[ориг. 7]**, 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“<sup>3</sup> 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 по силата на европейското право от член 12, параграф 1 и член 28 от Хартата на

<sup>3</sup> Бел. прев., на немски „wilder Streik“, на френски „grève sauvage“, на английски „wildcat strike“. Според решение на Съда по дело C-195/17 самоволната стачка е спонтанното отсъствие на съществена част от авиационния персонал. Вж. също преюдициалните въпроси по дело C-334/19 (висящо), зададени от Landgericht Stuttgart (Германия).

основните права, поради което тълкуване в този смисъл на решението от 17 април 2018 г. (С-195/17) забранява включването на синдикално организираната стачка. Също така гарантираното в член 6, алинея 4 от Европейската социална харта право на стачка обслужва съгласно уводното му изречение, така и съгласно програмното изречение в член 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.

**Ход на производството [пред националния съд]**

23. [...] [ориг. 8]

[...]

[...] [подпис]

[...]