

**Дело C-28/20**

**Преюдициално запитване**

**Дата на постъпване:**

21 януари 2020 г.

**Запитваща юрисдикция:**

Attunda Tingsrätt (Швеция)

**Дата на акта за преюдициално запитване:**

16 януари 2020 г.

**Ищец:**

Airhelp Ltd

**Ответник:**

Scandinavian Airlines System SAS

[...]

**ПРОТОКОЛ**

16.1.2020 г.

[...]

**СТРАНИ**

**Ищец**

Airhelp Limited [...]

[...]

**Ответник**

Scandinavian Airlines System SAS [...]

[...]

## **ПРЕДМЕТ**

Иск съгласно Регламент (ЕО) № 261/2004 [...]

[ориг. 2]

## **РЕШЕНИЕ**

1. Tingsrätten (Първоинстанционен съд) решава на основание член 267 от Договора за функционирането на Европейския съюз да отправи запитване до Съда на Европейския съюз в съответствие с приложеното писмо [...].
2. Спира производството по делото до произнасяне на решението на Съда.

## **Основания**

По съображенията, изложени в приложеното към настоящия акт преюдициално запитване, Tingsrätten (Първоинстанционен съд) счита, че за да реши делото, е необходимо да отправи преюдициално запитване до Съда на Европейския съюз. Тъй като по-нататъшният ход на делото зависи от решението на Съда, производството трябва да бъде спряно.

[...]

[ориг. 3]

## **ПИСМО**

[...]

**Преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС**

## **Въведение**

1. Attunda Tingsrätt (Първоинстанционен съд Атунда, Швеция, наричан по-нататък „запитващата юрисдикция“) разглежда спор между Airhelp Limited (наричано по-нататък „Airhelp“) и Scandinavian Airlines System Denmark — Norway — Sweden (наричано по-нататък „SAS“) относно тълкуването на 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 „Регламентът“).

## Въпроси

2. Запитващата юрисдикция отправя следните преюдициални въпроси относно тълкуването на Регламента:
  - (а) Стачката на пилоти на граждански въздухоплавателни средства, които са наети от въздушен превозвач и са необходими за извършване на полет, представлява ли „извънредно обстоятелство“ по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004, когато стачката не се провежда във връзка с [ориг. 4] приета или обявена от въздушния превозвач мярка, а за нея е дадено предизвестие и е организирана законосъобразно от организации на работниците като колективно действие с цел въздушният превозвач да увеличи заплатите, да предостави допълнителни облаги или да промени условията на труд, за да изпълни исканията на организациите?
  - (б) Какво значение, ако изобщо има такова, следва да се придаде на това доколко са справедливи исканията на организациите на работниците, и по-специално на това, че исканото увеличение на заплатите е значително по-високо от увеличенията на заплатите, които по принцип са приложими за съответните пазари на труда в страната?
  - (в) Какво значение, ако изобщо има такова, следва да се придаде на обстоятелството, че за да се избегне стачка, въздушният превозвач приема предложение за постигане на споразумение, отправено от национален орган за медиация по трудовоправни спорове, но организациите на работниците не го приемат?

## Контекст

3. Пътникът SS (наричан по-нататък „SS“) резервира полет със SAS от Малмьо до Стокхолм. Полетът е трябвало да излети на 29 април 2019 г., но е отменен същия ден поради стачка на пилотите от SAS в Норвегия, Швеция и Дания, която е започнала на 26 април 2019 г. и продължава до 2 май 2019 г. Стачката на пилотите е предизвикана от това, че организациите на работниците в Швеция, Норвегия и Дания, които представляват пилотите от SAS, са прекратили предсрочно предходния колективен трудов договор със SAS, който иначе е щял да продължи да действа до 2020 г. Преговорите за сключване на нов договор започват през март 2019 г. Стачката на пилотите продължава седем дни. Поради стачката SAS отменя повече от 4 000 полета, засягайки около 380 000 пътници.
4. На SS не е предложено премаршрутиране, което би довело до по-малко от три часа закъснение.
5. Съгласно сключен договор Airhelp предявява претенцията на SS за обезщетение във връзка с गरेпосочения полет. [ориг. 5]

## Резюме на доводите на страните

### Airhelp

6. Airhelp иска от запитващата юрисдикция да осъди SAS да му заплати главница в размер на 250 EUR, както и мораторни лихви [...], считано от 10 септември 2019 г. до датата на изплащането.
7. В подкрепа на иска си Airhelp по същество твърди следното. Доколкото SS е информиран за отмяната по-малко от седем дни преди началото на полета по разписание и не му е предложено премаршрутиране, което да му позволява да замине не по-късно от един час преди началото на полета по разписание и да достигне своя краен пункт на пристигане за по-малко от два часа след времето за пристигане по разписание, той има право на обезщетение съгласно Регламента.

### SAS

8. SAS оспорва иска на Airhelp. В подкрепа на възраженията си SAS по същество твърди следното. Стачката на пилотите представлява извънредно обстоятелство, което не би могло да бъде избегнато, дори да са били взети всички необходими мерки, и следователно SAS не е длъжно да изплаща обезщетение по силата на член 5, параграф 3 и член 7 от Регламента.
9. SAS обосновава тезата си в главното производство по следния начин.
10. Един от спорните въпроси в преговорите е искането на организациите на работниците за увеличение на заплатата с 13 % за три години, което може да се сравни с предходния колективен трудов договор, даващ право на пилотите да получат увеличение на заплатата с 6,5 % за три години. Другият спорен въпрос е работното време на пилотите. По-специално организациите на работниците изискват по-голяма предвидимост по отношение на работното време. **[ориг. 6]**
11. На 25 април 2019 г. Svenska medlingsinstitutet (шведската Национална служба по медиация) отправя до страните „искане“ (предложение за споразумение) относно централния колективен трудов договор. Това искане съдържа по-специално разпоредби, предвиждащи годишно увеличение на заплатата с 2,3 %. Предложението на медиатора за увеличение на заплатата е в рамките на това, което е известно като „праг“, т.е. процентът на увеличение на заплатите, който износната промишленост се е договорила да се приложи към шведския пазар на труда. Синдикатът на пилотите изисква увеличение на заплатата, което е значително по-високо от този праг. Отправната точка в шведския модел на пазара на труда е, че прагът служи като норма за определянето на заплатите за целия шведски пазар на труда. Целта на това е запазване на шведската конкурентоспособност и създаване на стабилност в преговорите за колективни трудови договори.

12. SAS се съгласява с това искане, но организациите на работниците не го приемат и на 26 април 2019 г. започват колективните действия, за които са уведомили.
13. Спорът продължава до вечерта на 2 май 2019 г., когато е сключен нов тригодишен договор. Новият колективен трудов договор обхваща тригодишен период до 2022 г. и предвижда по-специално че заплатите на пилотите се увеличават с 3,5 % през 2019 г., с 3 % през 2020 г. и с 4 % през 2021 г. Общото увеличение на заплатите за трите години е 10,9 %.
14. Проверката дали стачката на пилотите представлява извънредно обстоятелство по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламента трябва да се извърши с оглед на това дали стачката поради своето естество или произход не е присъща на нормалното упражняване на дейността на SAS и се намира извън ефективния му контрол.
15. Нормалната дейност на SAS е извършването на авиационни услуги. Решението на четири синдиката за организиране на едновременна стачка не е част от нормалната дейност на SAS. Сами по себе си стачките са много рядко явление на шведския пазар на труда и не се вписват в рамките на обичайното отношение между работодатели и работници или съответните им професионални организации. Освен това стачката на пилотите е една от най-всеобхватните стачки във въздушния сектор до момента, като на практика включва всички [ориг. 7] пилоти на SAS. SAS не е било в състояние да организира дейността си по такъв начин, че полетите да могат да се извършват съгласно предвиденото. Следователно стачката на пилотите не е присъща на нормалното упражняване на дейността на SAS.
16. Обстоятелството, че стачката на пилотите е организирана законосъобразно, означава, че SAS няма право да задължи пилотите да изпълняват своите трудови задължения. Съответно SAS не е можело да предприеме мерки, за да накара пилотите да извършат полетите. Следователно стачката на пилотите е била извън ефективния контрол на SAS.
17. В случая не са налице обстоятелствата, при които в решение Krüsemann и др. (C-195/17) Съдът на Европейския съюз констатира, че самоволната стачка е присъща на нормалното упражняване на дейността на въздушния превозвач (вж. т. 49).
18. Стачката на пилотите не е предизвикана от каквато и да било приета от SAS мярка, която да може да се счита за част от нормалното управление на SAS. В крайна сметка тази стачка е последица от това, че синдикатите на пилотите са предявили искания за специални условия на труд и не са приели предложението на медиатора, което обаче е било прието от SAS. Следователно стачката на пилотите не е предизвикана от приета от SAS мярка.

19. Стачката на пилотите не е спонтанна реакция от страна на персонала срещу мярка, приета в рамките на нормалното управление на SAS. Напротив, стачката на пилотите е организирана едновременно от четири синдиката на пилотите и следователно в много голяма степен се е ръководела от синдикатите и представителите на работниците.
20. Освен това SAS не е могло да избегне задължението за изплащане на обезщетение, като отмени полета още в началото на стачката, тъй като за да не възникне задължението за изплащане на обезщетение по Регламента, полетът трябва да е бил отменен минимум две седмици преди началото на полета по разписание (вж. член 5, параграф 1, буква в), подточка i). Съгласно шведското право обаче стачката трябва да бъде обявена само една седмица предварително.
21. Стачката на пилотите, която е засегнала SAS и е предизвикала отмяната на полета, представлява събитие, което поради своето естество и произход не е присъщо на нормалното упражняване на [ориг. 8] дейността на SAS и се намира извън ефективния му контрол. Следователно тя представлява извънредно обстоятелство по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламента.

### Airhelp

22. Airhelp отговаря на възраженията на SAS по същество по следния начин.
23. Стачката не може да се счита за „извънредно обстоятелство“, което изключва задължението на SAS за изплащане на обезщетение. Сключването на колективни трудови договори се вписва в рамките на обичайната стопанска дейност на въздушния превозвач и превозвачът по принцип може да бъде изправен пред спорове или дори конфликти със своя персонал във връзка с този вид колективни и периодични преговори относно заплащането.
24. Между SAS, от една страна, и сдруженията на шведските пилоти (Svensk Pilotförening (SPF), на датските пилоти (Dansk Pilotforening) и норвежките пилоти (Norske SAS- Flygeres Förening), от друга страна, е сключен колективен трудов договор относно заплатите и общите условия на труд на работещите за SAS командири на полети и втори пилоти — така наречения договор за пилотите. При преговорите по такива договори страните могат да предприемат колективни действия като стачки или локаут. Когато социалните партньори сключат колективен трудов договор, съществува задължително социално примирие по време на срока на действие на договора. Това означава, че страните не могат да предприемат колективни действия през този период. Стачка, организирана по време на задължителното социално примирие, е незаконна стачка или самоволна стачка.
25. Вече са съществували конфликти между SAS и различни групи от персонала, които на няколко пъти са довели до колективни действия от страна на работниците. Понякога конфликтите са възниквали във връзка с

условията за заплащане и подобряването на условията на труд, но също и поради желанието на работниците самите те да оказват въздействие на работното място. По-специално трябва да се изтъкне един от конфликтите, така наречената „криза в SAS“ от 2012 г., когато SAS било на ръба на несъстоятелността. На SAS са наложени строги задължения за спестявания от мажоритарните акционери като изискване за предоставяне на допълнителни заеми, което довело до това работниците на SAS да бъдат принудени, още под действието на приложимия тогава колективен трудов договор, да се съгласят с възнаграждения в по-нисък размер за положения труд, за да не загубят работата си. Пилотите е трябвало да работят повече и да губят по една месечна заплата годишно. **[ориг. 9]**

26. Понятието „извънредни обстоятелства“ по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламента е изключение, което трябва да се тълкува стеснително. От практиката на Съда следва, че само събитие, което отговаря на два критерия, може да се счита за извънредно обстоятелство. Първо, събитието трябва да не е присъщо на нормалното упражняване на дейността на превозвача. Второ, събитието трябва да е извън ефективния контрол на предприятието (вж. т. 32 от решение *Krusemann* и др., C-195/17).
27. Преговорите относно условията на заплащане и на труд под заплахата от стачка — поне в държави членки като Дания, Норвегия и Швеция — са често срещани и предвидими за всички предприятия и попадат в рамките на контрола на предприятието. По начало стачката на собствения персонал на въздушния превозвач представлява нормална дейност за този превозвач и следователно е присъща на нормалното упражняване на дейността му. Такива стачки обикновено са реакция по отношение на въпроси, които попадат в рамките на ефективния контрол на въздушния превозвач. Ако стачката се провежда в съответствие с приложимото за страните национално трудово законодателство, което впрочем предполага, че работниците и синдикалните им организации са уведомили въздушния превозвач преди началото на стачката, въздушният превозвач разполага с време, за да вземе необходимите решения, така че да избегне задължението за изплащане на обезщетение, например като предотврати провеждането на обявената стачка или поне минимизира риска от нейното провеждане.
28. Що се отнася до SAS, ясно е, че важна причина за стачката на пилотите от 2019 г. е взетото от това дружество през 2012 г. решение, довело до драстично влошаване на заплащането и условията на труд на пилотите поради финансовите затруднения на въздушния превозвач. SAS се възстановява икономически през 2019 г., така че е абсолютно предвидимо и разумно в рамките на новите договорни преговори пилотите да искат по-високи заплати и по-добри условия на труд. Пилотите считат, че равнището на заплатите в SAS е по-ниско от равнището на пазара, докато SAS е считало исканото от пилотите увеличение на заплатите за неразумно високо. Така съгласно новия колективен трудов договор през 2021 г. размерът на възнаграждението ще бъде с 10,5 % по-висок от този през 2018 г. **[ориг. 10]**

29. С оглед на гореизложеното стачката на персонала, до която се отнася делото, е едновременно присъща на нормалното упражняване на дейността на SAS и под контрола на последното и следователно не може да се счита за извънредно обстоятелство.

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

30. Съображение 14 от Регламент № 261/2004 гласи следното:

„Съгласно Конвенцията от Монреал, 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 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“.

31. Член 5 от Регламент № 261/2004 предвижда следното:

„1. При отмяна на полет съответните пътници:

[...]

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

i) информирани за отмяната минимум две седмици преди началото на полета по разписание; или

ii) информирани за отмяната между две седмици и седем дни преди началото на полета по разписание и им е предложено премаршрутиране, което им позволява да заминат не по-късно от два часа преди началото на полета по разписание и да достигнат техния краен пункт на пристигане за по-малко от четири часа след времето за пристигане по разписание; или

iii) информирани за отмяната по-малко от седем дни преди началото на полета по разписание и им е предложено премаршрутиране, което им позволява да заминат не по-късно от един час преди началото на полета по разписание и да достигнат техния краен пункт на пристигане за по-малко от два часа след времето за пристигане по разписание.

[...] **[ориг. 11]**

3. Опериращ въздушен превозвач не е длъжен за 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“.

32. Член 7, параграф 1 от Регламент № 261/2004 предвижда следното:

„Право на обезщетение

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

- а) 250 EUR за всички полети до 1 500 километра;
- б) 400 EUR за всички полети на територията на Общността над 1 500 километра и за всички други полети между 1 500 и 3 500 километра;
- в) 600 EUR за всички полети, попадащи под букви а) или б).

При определяне на разстоянието базата е последният краен пункт на пристигане, в който отказаният достъп на борда или отмяна на полет ще забавят пристигането на пътника след времето по разписание“.

33. Член 28 от Хартата на основните права на Европейския съюз предвижда следното:

„Право на колективни преговори и действия

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“.

34. Съгласно член 151 от Договора за функционирането на Европейския съюз:

„Съюзът и държавите членки, като осъзнават основните социални права, като онези, залегнали в Европейската социална харта, подписана в Торино на 18 октомври 1961 г. и в Хартата на Общността за основните социални права на работниците от 1989 г., си поставят за цел насърчване на заетостта, подобряване на условията на живот и труд, така че **[ориг. 12]** да се постигне тяхното хармонизиране докато се осъществява подобряването, осигуряване на подходяща социална закрила, социален диалог, развитие на човешките ресурси с оглед високо и устойчиво равнище на заетост и борба с изключването от социалния живот.

За тази цел Съюзът и държавите членки прилагат мерки, които отчитат разнообразието от национални практики, по-специално в областта на договорните отношения, както и необходимостта от поддържането на конкурентоспособността на икономиката на Съюза.

Те считат, че такова развитие ще последва както от функционирането на вътрешния пазар, който ще благоприятства хармонизирането на социалните системи, така и от процедурите, предвидени в Договорите и от сближаването на законовите, подзаконовите и административните разпоредби[“].

Член 6 от Европейската социална харта от 18 октомври 1961 г. предвижда:

[„]Всички работници и работодатели имат право да сключват колективни трудови договори“.

### **Приложимо национално право**

35. Член 45 от Lag (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet (Закон за участието на работниците при вземането на решения) предвижда по-специално:

„Когато организация на работодатели, работодател или организация на работници възнамерява да предприеме колективни действия или да продължи текущи колективни действия, тя уведомява писмено насрещната страна и Службата за медиация поне седем работни дни предварително. За работен се счита всеки ден, с изключение на събота, неделя, официалните празници, Празника на лятното слънцестоене, Бъдни вечер и 31-ви декември. Срокът започва да тече от този час на деня, от който започва колективното действие“. [ориг. 13]

### **Необходимост от преюдициалното запитване**

36. В Регламент № 261/2004 не се съдържа определение на понятието „извънредни обстоятелства“. Въпреки това в съображение 14 от Регламента се посочва, че извънредни 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. Съдът е приел, че списъкът в съображение 14 от този регламент е ориентиран и не предполага автоматично наличието на извънредни обстоятелства в разглежданите случаи (решение Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, т. 22).
37. Съдът е тълкувал понятието „извънредни обстоятелства“ по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004 в решенията по множество дела (вж. решения Sturgeon и др. (C-402/07 и C-432/07, EU:C:2009:716), Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), Brosmann Footwear (HK) и др./Съвет (C-294/10, EU:C:2011:303, van der Lans (C-257/14, EU:C:2012:604), Pešková и Peška (C-315/15, EU:C:2015:618), Finnair (C-22/11, EU:C:2017:342), и Krüsemann и др. (C-195/17, EU:C:2018:258). В това отношение Съдът е

приел, че понятието „извънредни обстоятелства“ трябва да се тълкува в смисъл, че обхваща 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 (решение Pešková и Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, т. 22).

38. Основният въпрос по настоящото дело е как следва да се тълкува понятието „извънредни обстоятелства“ по смисъла на член 5, параграф 3 от този регламент в случай на стачка, за която е дадено предизвестие и която е законосъобразно започната от организации на работници. Този въпрос все още не е разглеждан от Съда. Страните в производството са съгласни, че SAS е длъжно да плати обезщетение, ако стачката на пилотите не е извънредно обстоятелство. Ако обаче стачката на пилотите действително е извънредно обстоятелство, между страните е безспорно, че SAS не дължи обезщетение. Следователно спорните въпроси в главното производство се отнасят до тълкуването на норми от правото на Съюза и това тълкуване е необходимо за разрешаването на спора. **[ориг. 14]**

Според запитващата юрисдикция не съществува съдебна практика, приложима към настоящия спор. Налице е и интерес от еднакво тълкуване на правото на Съюза по тези въпроси.

[...]