

## Анонимизиран текст

Превод

C-565/20 – 1

Дело C-565/20

### Преюдициално запитване

Дата на постъпване в Съда:

29 октомври 2020 г.

Запитваща юрисдикция:

Landgericht Köln (Германия)

Дата на акта за преюдициално запитване:

9 септември 2020 г.

Ищец:

DS

Ответник:

Deutsche Lufthansa AG

---

[...] Landgericht Köln

### Определение

по дело

DS срещу Deutsche Lufthansa AG

11-то гражданско отделение на Landgericht Köln (Областен съд, Кьолн)  
на 9.9.2020 г.

[...] [състав на съда]

**определи:**

1. Спира производството по делото.

2. На основание член 267 ДФЕС 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 [ориг. 2] 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 (ЕО) № 261/2004“) ведно с лихвите.

Фактите в основата на иска са следните.

Ищецът има резервация номер WNBKLLW за 7.11.2019 г. за изпълняваните от ответника полети LH 2203 и LH 1682 от Дюселдорф (DUS) през Мюнхен (MUC) до Будапеща (BUD). По разписание ищецът е трябвало да излети в 20:00 часа от Дюселдорф и да кацне в крайния пункт на пристигане, Будапеща, в 23:25 часа. Полети LH 2203 и LH 1682 са отменени. Ищецът е превозен с полет EW9784 като заместващ превоз и достига в крайния си пункт на пристигане на 8.11.2020 г. в 09:11 часа, т.е. с общо закъснение 9 часа и 36 минути.

Разстоянието между Дюселдорф и Будапеща е под 1500 км.

Ищецът се обръща към своите процесуални представители, които да предявят правата му. С имейл от 9.12.2019 г. последните отправят покана до ответника да плати в срок до 16.12.2019 г. обезщетение на ищеца в размер на 250 EUR, което обаче ответникът отказва, като се позовава на извънредни обстоятелства, които го освобождавали от задължението за обезщетяване.

На 7 ноември 2019 г. полети LH 2203 и LH 1682 са отменени, 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. [ориг. 3]

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 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) отхвърля иска. Той се съгласява с доводите на ответника и приема, че отмяната е причинена от извънредни обстоятелства по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 261/2004. [...] [препращане към мотивите на обжалваното съдебно решение]
3. Ищецът обжалва решението на районния съд. Той поддържа иска си, като твърди, че обратно на становището на районния съд, съгласно решение на Съда на Европейския съюз от 17 април 2018 г., („TUfly“, C-195/17, EU:C:2018:258), иницирираната от синдикална организация стачка на собствените служители също би могла да се квалифицира като събитие, което е присъщо на нормалното упражняване на дейността на въздушния превозвач и следователно не е налице извънредно обстоятелство по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 261/2004.

Ответникът моли жалбата да бъде отхвърлена.

## II.

Произнасянето по въззивната жалба изисква Съдът на Европейския съюз да отговори на поставения преюдициален въпрос. [ориг. 4]

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 няма да бъде уважена, тъй като в такъв случай ищецът няма да има право на обезщетение. Ако обаче се приеме, че стачката не е извънредно обстоятелство, жалбата ще 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 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.

[...]

г) 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.  
**[ориг. 5]**

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 [...]) [препращане към национална правна литература]; 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 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 съществуването 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. **[ориг. б]**

Това не намира опровержение в обстоятелството, че в съответствие с тезата на някои автори от доктрината [...] [препращане към националната правна литература] 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 Cocksrit 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.

a) 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 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.

b) 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 опериращия 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 опериращият 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“. [ориг. 7]

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 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 [...]).

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 **[ориг. 8]** 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 [...] [препращане към национална съдебна практика], поне ако не са налице други особени обстоятелства [...] [препращане към национална съдебна практика]. В доктрината също отчасти се отхвърля възможността за освобождаване на въздушния превозвач от отговорност в случай на стачка на собствените му служители [...] [препращане към национална правна литература].

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

[...] [подписи]