



## Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (трети състав)

17 април 2018 година \*

„Преюдициално запитване — Транспорт — Общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети — Регламент (ЕО) № 261/2004 — Член 5, параграф 3 — Член 7, параграф 1 — Право на обезщетение — Освобождаване — Понятието „извънредни обстоятелства“ — „Самоволна стачка“

По съединени дела C-195/17, C-197/17—C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17—C-286/17 и C-290/17—C-292/17,

с предмет преюдициални запитвания, отправени на основание член 267 ДФЕС, от една страна, от Amtsgericht Hannover (Районен съд Хановер, Германия) с актове от 6 (по дела C-195/17 и C-197/17—C-203/17) и 19 април 2017 г. (по дела C-226/17 и C-228/17), както и от 11 (по дела C-254/17, C-275/17, C-278/17 и C-281/17), 12 (по дела C-274/17, C-279/17, C-280/17 и C-282/17—C-286/17), 16 (по дело C-291/17) и 17 май 2017 г. (по дело C-290/17), постъпили в съда на 13 (по дела C-195/17 и C-197/17—C-203/17) и 28 април 2017 г. (по дела C-226/17 и C-228/17), както и на 15 (по дело C-254/17), 18 (по дела C-274/17, C-275/17 и C-278/17—C-286/17) и 22 май 2017 г. (по дела C-290/17 и C-291/17), и от друга страна, от Amtsgericht Düsseldorf (Районен съд Дюселдорф, Германия), с акт от 16 май 2017 г. (по дело C-292/17), постъпил в Съда на 22 май 2017 г., в рамките на производствата по дела

**Helga Krüsemann и др.** (C-195/17),

**Thomas Neufeldt и др.** (C-197/17),

**Ivan Wallmann** (C-198/17),

**Rita Hoffmeyer** (C-199/17),

**Rudolf Meyer** (C-199/17),

**Susanne de Winder** (C-200/17),

**Holger Schlosser** (C-201/17),

**Nicole Schlosser** (C-201/17),

**Peter Rebbe и др.** (C-202/17),

**Eberhard Schmeer** (C-203/17),

**Brigitte Wittmann** (C-226/17),

\* Език на производството: немски.

**Reinhard Wittmann** (C-228/17),  
**Regina Lorenz** (C-254/17),  
**Prisca Sprecher** (C-254/17),  
**Margarethe Yüce и др.** (C-274/17),  
**Friedemann Schoen** (C-275/17),  
**Brigitta Schoen** (C-275/17),  
**Susanne Meyer и др.** (C-278/17),  
**Thomas Kiehl** (C-279/17),  
**Ralph Eßer** (C-280/17),  
**Thomas Schmidt** (C-281/17),  
**Werner Ansorge** (C-282/17),  
**Herbert Blesgen** (C-283/17),  
**Simone Künnecke и др.** (C-284/17),  
**Marta Gentile** (C-285/17),  
**Marcel Gentile** (C-285/17),  
**Gabriele Ossenbeck** (C-286/17),  
**Angelina Fell и др.** (C-290/17),  
**Helga Jordan-Grompe и др.** (C-291/17),  
**EUflight.de GmbH** (C-292/17)

срещу

**TUIfly GmbH,**

СЪДЪТ (трети състав),

състоящ се от: L. Bay Larsen, председател на състава, J. Malenovský, M. Safjan, D. Šváby (докладчик) и M. Vilaras, съдии,

генерален адвокат: Е. Танчев,

секретар: R. Schiano, администратор,

като има предвид становищата, представени:

– за Т. Neufeldt и др. и Е. Schmeer, от P. Degott, Rechtsanwalt,

- за I. Wallmann, от M. Kleinmann, Rechtsanwalt,
- за H. и N. Schlosser, R. Lorenz и P. Sprecher, F. и B. Schoen, както и за EUflight.de GmbH, от H. Deussen и M. Diekmann, Rechtsanwälte,
- за B. Wittmann, от R. Weist, Rechtsanwalt,
- за R. Wittmann, от M. Michel, Rechtsanwalt,
- за R. Eßer, лично от него,
- за W. Ansorge и H. Blesgen, от J. Lucar-Jung, Rechtsanwältin,
- за S. Künnecke и др., от C. Steding, Rechtsanwalt,
- за TUIfly GmbH, от P. Kauffmann и K. Witt, Rechtsanwälte,
- за германското правителство, от T. Henze, M. Hellmann и M. Kall, в качеството на представители,
- за френското правителство, от E. de Moustier и I. Cohen, в качеството на представители,
- за полското правителство, от B. Majczyna, в качеството на представител,
- за Европейската комисия, от K.-Ph. Wojcik, K. Simonsson и N. Yerrell, в качеството на представители,

предвид изложеното в писмената фаза на производството и в съдебното заседание от 25 януари 2018 г.,

след като изслуша заключението на генералния адвокат, представено в съдебното заседание от 12 април 2018 г.,

постанови настоящото

### Решение

- 1 Преюдициалните запитвания се отнасят до тълкуването на член 5, параграф 3 от 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 (ОВ L 46, 2004 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 12, стр. 218).
- 2 Запитванията са отправени в рамките на спорове на пътници с въздушния превозвач TUIfly GmbH по повод отказа му да ги обезщети за голямото закъснение или отмяната на техните полети.

## Правна уредба

3 Съображения 1, 4, 14 и 15 от Регламент № 261/2004 гласят:

„(1) Действия на [Съюза] в областта на въздушния транспорт следва да целят, наред с други неща, гарантирането на високо равнище на защита на пътниците. Освен това, по принцип следва да се отчитат изцяло изискванията за защита на [потребителите].

[...]

(4) Следователно [Съюзът] следва да повиши стандартите на защита, установени с [Регламент (ЕИО) № 295/91 на Съвета от 4 февруари 1991 година относно създаване на общи правила за система за компенсация при отказ за качване на борда при редовен въздушен транспорт (ОВ L 36, 1991 г., стр. 5)], за да се увеличат правата на пътниците и да се гарантира, че въздушните превозвачи оперират при хармонизирани условия на либерализиран пазар.

[...]

(14) Съгласно Конвенцията [за уеднаквяване на някои правила за международния въздушен превоз, сключена в Монреал на 28 май 1999 г. и одобрена от името на Европейската общност с Решение 2001/539/ЕО на Съвета от 5 април 2001 г. (ОВ L 194, 2001 г., стр. 38; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 8, стр. 112)], 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.

(15) Извънредни обстоятелства се смята, че съществуват, когато въздействието на решение за управление на въздушния трафик във връзка с определен самолет в определен ден води до голямо закъснение, закъснение, продължаващо до другия ден, или отмяна на един или повече полети с този самолет, въпреки че са взети необходимите мерки от съответния въздушен превозвач за избягване на закъснения или отменени полети“.

4 Под заглавието „Отмяна“, член 5 от посочения регламент гласи:

„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.

[...]

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“.

5. Под заглавието „Право на обезщетение“, член 7, параграф 1 от споменатия регламент предвижда:

„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).

[...]“.

### **Споровете в главните производства и преюдициалните въпроси**

- 6. Всички ищци в главните производства са направили резервации за полети с TUIfly, които този превозвач е трябвало да извърши между 3 и 8 октомври 2016 г.
- 7. Видно от актовете за преюдициални запитвания, всичките полети са или отменени, или пристигат със закъснение от три или повече часа заради изключително големия брой оправдани поради болест отсъствия на персонала на TUIfly, след като на 30 септември 2016 г. ръководството на въздушния превозвач съобщава на служителите планове си за реструктуриране на предприятието.
- 8. От посочените актове се установява също, че докато обикновено процентът на отсъстващите поради болест служители спрямо общия брой служители на TUIfly е около 10 %, между 1 октомври 2016 г. и 10 октомври 2016 г. той значително се увеличава и достига между 34 % и 89 % при членовете на екипажа в пилотската кабина и между 24 % и 62 % при салонния персонал.
- 9. В резултат от това след 3 октомври 2016 г. TUIfly престава изцяло да се придържа към първоначалния график на полетите си, като едновременно предприема действия за субчартиране на други авиокомпании и прекъсва отпуска на свои служители.
- 10. Въпреки това, поради споменатите отсъствия на персонала, на 3 октомври 2016 г. с голямо закъснение са проведени 24 полета. На 4 октомври 2016 г. също има голямо закъснение на 29 полета, а 7 полета са отменени. След 5 октомври 2016 г. голяма част от полетите са отменени. На 7 и 8 октомври 2016 г. TUIfly отменя всички полети, заминаващи от Германия.

- 11 Вечерта на 7 октомври 2016 г. ръководството на TUIfly уведомява служителите, че е постигнато споразумение с техните представители.
- 12 С оглед на това положение, което определя като „извънредни обстоятелства“ по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004, TUIfly отказва да изплати на ищците в главните производства обезщетението, предвидено в член 5, параграф 1, буква в), подточка iii) и в член 7 от Регламент № 261/2004 в съответствие с тълкуването им от Съда.

*Дела C-195/17, C-197/17—C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17—C-286/17, C-290/17 и C-291/17*

- 13 По дела C-195/17, C-197/17—C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17—C-286/17, C-290/17 и C-291/17 запитващата юрисдикция, Amtsgericht Hannover (Районен съд Хановер, Германия), отбелязва, че в съответствие с германската съдебна практика заболяването на член на екипажа, поне когато не е в резултат от външен подривен акт, осъществен от трето лице, както и необходимостта този член на екипажа да бъде заместен, не съставляват „извънредни обстоятелства“ по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004.
- 14 Едновременно със съмненията си относно възможността да квалифицира фактическите положения, породили споровете, с които е сезирана, като „извънредни обстоятелства“, доколкото тези положения са свързани с процент на отсъстващите, който не е характерен за нормалната дейност на въздушния превозвач, а такива положения възникват, както твърди ответникът в главното производство, по-специално в случай на „самоволна стачка“ или на призив за бойкот от страна на самите служители, посочената юрисдикция счита все пак, че в случая следва да се приеме, че липсват каквито и да било „извънредни обстоятелства“.
- 15 От една страна, посочената юрисдикция подчертава факта, че въздушният превозвач, който е страна в главните производства, с действията си евентуално е съпричинил появата на такъв процент отсъстващи, оповестявайки мерки за реструктурирането на предприятието. От друга страна, макар повечето германски съдилища да приемат наличието на „извънредни обстоятелства“ в случай както на вътрешна, така и на външна стачка, по споровете, с които е сезиран Amtsgericht Hannover (Районен съд Хановер), отсъствието на персонала било резултат от призив до някои служители на засегнатия въздушен превозвач да излязат в отпуск по болест, който следователно не бил официално отправен от синдикална организация. В това отношение подобно социално движение се различавало от официална стачка и трябвало да се определи като „самоволна стачка“, попадаща извън приложното поле на синдикалната свобода.
- 16 Освен това, ако обстоятелствата, свързани със споровете, с които запитващата юрисдикция е сезирана, трябва да се квалифицират като „извънредни“, тя иска да установи дали тези обстоятелства трябва да се признаят само по отношение на полетите, които са били засегнати от тях, или могат да се признаят и по отношение на полети, последващи спрямо възникването на тези „извънредни обстоятелства“, което ще позволи на съответните въздушни превозвачи да откажат обезщетение на пътниците на по-късните полети, засегнати от евентуалната реорганизация на полетите, направена в резултат от настъпването на посочените „извънредни обстоятелства“.
- 17 Във връзка с това запитващата юрисдикция представя разминаването в практиката на германските съдилища. Все пак според нея волята на законодателя на Съюза съгласно предвиденото в съображение 15 от Регламент № 261/2004, както и изводите, които могат да се направят от решение от 4 октомври 2012 г., Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604), позволяват да се

приеме, че въздушният превозвач може да се позовава на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004 единствено по отношение на засегнат от съответните „извънредни обстоятелства“ полет.

- 18 При това положение *Amtsgericht Hannover* (Районен съд Хановер) решава да спре производството и да постави на Съда следните преюдициални въпроси:
- 1) Представлява ли [„извънредни обстоятелства“] по член 5, параграф 3 от [Регламент № 261/2004] отсъствието поради отпуск по болест на съществена за провеждането на полети част от персонала на опериращия въздушен превозвач? При утвърдителен отговор на първия въпрос: какъв трябва да бъде процентът на отсъстващите, за да се приеме наличието на [подобни обстоятелства]?
  - 2) Ако отговорът на първия въпрос е отрицателен, представлява ли [„извънредни обстоятелства“] по член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004 спонтанното отсъствие на съществена за провеждането на полети част от персонала на опериращия въздушен превозвач поради спиране на работата, което не е в съответствие с трудовото законодателство и колективните трудови договори („самоволна стачка“)? Ако отговорът на втория въпрос е утвърдителен: какъв трябва да бъде процентът на отсъстващите, за да се приеме наличието на [подобни обстоятелства]?
  - 3) Ако отговорът на първия или втория въпрос е утвърдителен: трябва ли [извънредните обстоятелства да са били] налице при самия отменен полет или опериращият въздушен превозвач има право по икономически съображения да изготви нов график на полетите?
  - 4) Ако отговорът на първия или втория въпрос е утвърдителен, предотвратимостта до [„извънредните обстоятелства“] ли се отнася, или до последиците от настъпването на [тези обстоятелства]?”.

### *Дело C-292/17*

- 19 По дело C-292/17 запитващата юрисдикция, *Amtsgericht Düsseldorf* (Районен съд Дюселдорф, Германия), отбелязва, че в решение от 4 октомври 2012 г., *Finnair* (C-22/11, EU:C:2012:604), Съдът действително приема, че отказан достъп на борда на пътник за полет, който не е засегнат от стачка, в полза на друг пътник, чийто по-ранен полет е бил засегнат от стачка, поражда задължение за плащане на обезщетение. Това решение обаче не било задължително приложимо по отношение на отмяната на полети, тъй като Регламент № 261/2004 не предвиждал възможност превозвачът да се освободи от задължение за изплащане на обезщетение в случай на отказан достъп на борда, като се позове на „извънредни обстоятелства“.
- 20 Посочената юрисдикция все пак констатира, че член 5, параграф 3 от Регламента изисква отмяната на съответния полет да е причинена от „извънредни обстоятелства“, и следователно да е налице причинно-следствена връзка между това обстоятелство и отмяната. Отмяната на полета в резултат не на отсъствия по болест, а на решение на опериращия въздушен превозвач да реорганизира всички свои полети с оглед на това обстоятелство, обаче не позволявала отмяната на същия полет да се свърже пряко с посоченото обстоятелство. Това тълкуване на член 5, параграф 3 от посочения регламент можело да намери основание в съображение 15 от него, съгласно което „извънредните обстоятелства“ трябва да са засегнали определен полет.

- 21 При това положение *Amtsgericht Düsseldorf* (Районен съд Дюселдорф) решава да спре производството и да постави на Съда следните преюдициални въпроси:
- „1) Причинена ли е отмяната на полет от [„извънредни обстоятелства“] по смисъла на член 5, параграф 3 от [Регламент № 261/2004], когато обстоятелствата (в случая: „самоволна стачка“ или „вълна от заболявания“) засягат само косвено съответния полет, тъй като дават повод въздушният превозвач да реорганизира целия график на полетите и това предвижда отмяна на конкретния полет?
  - 2) Може ли съгласно член 5, параграф 3 от [Регламент № 261/2004] въздушният превозвач да бъде освободен от отговорност и когато без реорганизацията съответният полет би могъл да се извърши, тъй като разпределеният за този полет екипаж би бил на разположение, ако при реорганизацията не е бил насочен към други полети?“.
- 22 С актове на председателя на Съда от 10, 18 и 29 май 2017 г. дела C-195/17, C-197/17—C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17—C-286/17 и C-290/17—C-292/17 са съединени за целите на устната фаза на производството и на съдебното решение.

### **По преюдициалните въпроси**

#### ***По допустимостта на въпросите по дела C-195/17, C-197/17—C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17—C-286/17, C-290/17 и C-291/17***

- 23 TUIfly твърди, че първи, трети и четвърти въпрос, поставени от *Amtsgericht Hannover* (Районен съд Хановер), са недопустими. Първият въпрос, с който се искали указания относно процента на отсъстващите, позволяващ да се констатира наличието на „извънредни обстоятелства“, бил от компетентността на съда, установяващ фактите. Третият въпрос нямал никаква връзка с предмета на споровете по главните производства, тъй като TUIfly не изготвило нови разписания поради „икономически съображения, свързани с предприятието“, а само реорганизирано полетите си, без да държи сметка за разходите, нито пък за подобни икономически съображения. Накрая, четвъртият въпрос бил твърде абстрактен.
- 24 В това отношение следва да се напомни, че в съответствие с постоянната практика на Съда въпросите, които са свързани с тълкуването на правото на Съюза и са поставени от националния съд в нормативната и фактическа рамка, която той определя съгласно своите правомощия и проверката на чиято точност не е задача на Съда, се ползват с презумпция за релевантност. Съдът може да откаже да се произнесе по отправеното от национална юрисдикция запитване само ако е съвсем очевидно, че исканото тълкуване на правото на Съюза няма никаква връзка с действителността или с предмета на спора по главното производство, когато проблемът е от хипотетично естество или още когато Съдът не разполага с необходимите данни от фактическа и правна страна, за да бъде полезен с отговора на поставените му въпроси (решение от 28 февруари 2018 г., ZPT, C-518/16, EU:C:2018:126, т. 19 и цитираната съдебна практика).
- 25 В случая следва да се констатира, че с първия поставен от *Amtsgericht Hannover* (Районен съд Хановер) въпрос от Съда е поискано тълкуване на понятието „извънредни обстоятелства“ по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004 с оглед на фактите, разглеждани по делата, предмет на главните производства. Квалифицирането с оглед на правото на Съюза на фактите, установени от запитващата юрисдикция, обаче предполага тълкуване на това право, което е от компетентността на Съда в рамките на производството, предвидено в член 267 ДФЕС (решение от 20 декември 2017 г., Asociación Profesional Elite Taxi, C-434/15, EU:C:2017:981, т. 20).



- 26 Що се отнася до критиките, отправени във връзка с третия поставен от Amtsgericht Hannover (Районен съд Хановер) въпрос, следва да се напомни, че презумпцията за релевантност, посочена в точка 24 от настоящото решение, не би могла да бъде оборена просто с обстоятелството, че една от страните по главното производство оспорва някои факти, свързани със споровете по главните производства, точността на които Съдът не следва да проверява и от които зависи определянето на предмета на посочения спор (решение от 22 септември 2016 г., *Breitsamer und Ulrich*, C-113/15, EU:C:2016:718, т. 34 и цитираната съдебна практика).
- 27 Накрая, не би могло да се приеме, че четвъртият поставен от Amtsgericht Hannover (Районен съд Хановер) въпрос се характеризира с абстрактност, тъй като има пряка връзка с предмета на спора по главното производство и следователно не е хипотетичен. Всъщност с четвъртия въпрос, в случай на утвърдителен отговор на първия или втория поставен от тази юрисдикция въпрос, от Съда е поискано тълкуване на реда и условията, позволяващи на въздушните превозвачи да се освободят от задължението си за обезщетяване на пътниците на основание член 5, параграф 1, буква в) и член 7 от Регламент № 261/2004.
- 28 С оглед на това следва да се отхвърлят възраженията на TUIfly относно недопустимостта на първи, трети и четвърти въпрос, поставени от Amtsgericht Hannover (Районен съд Хановер).

### ***По същество***

*По първите два въпроса по дела C-195/17, C-197/17—C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17—C-286/17, C-290/17 и C-291/17, както и по въпросите по дело C-292/17 в частта относно квалификацията като „извънредни обстоятелства“*

- 29 С първи и втори въпрос по дела C-195/17, C-197/17—C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17—C-286/17, C-290/17 и C-291/17, както и с въпросите по дело C-292/17, които следва да бъдат разгледани заедно, запитващата юрисдикция иска по същество да установи дали член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004 във връзка със съображение 14 от същия трябва да се тълкува в смисъл, че спонтанното отсъствие на съществена част от авиационния персонал („самоволна стачка“), каквото е разглежданото по делата, предмет на главните производства, попада в обхвата на понятието „извънредни обстоятелства“ по смисъла на тази разпоредба.
- 30 В тази връзка следва да се напомни, че съгласно волята на законодателя на Съюза при отмяна на полет или при голямо закъснение, тоест такова, което е от три или повече часа, за въздушните превозвачи възникват задълженията по член 5, параграф 1 от Регламент № 261/2004 (решение от 4 май 2017 г., *Pešková и Peška*, C-315/15, EU:C:2017:342, т. 19 и цитираната съдебна практика).
- 31 На основание съображения 14 и 15, както и член 5, параграф 3 от посочения регламент, като дерогация от разпоредбите на параграф 1 от същия член въздушният превозвач се освобождава от задължението си да плати обезщетение на пътниците по член 7 от Регламент № 261/2004, ако може да докаже, че отмяната или закъснението от три или повече часа при пристигане на полет се дължи на „извънредни обстоятелства“, които не е могло да бъдат избегнати, дори да са били взети всички необходими мерки (решение от 4 май 2017 г., *Pešková и Peška*, C-315/15, EU:C:2017:342, т. 20 и цитираната съдебна практика).

- 32 Като „извънредни обстоятелства“ по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004 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 (решение от 4 май 2017 г., Pešková и Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, т. 22 и цитираната съдебна практика).
- 33 Съгласно съображение 14 от този регламент такива обстоятелства може да възникнат по-специално в случаи на стачки, които оказват влияние върху дейността на опериращия въздушен превозвач.
- 34 В тази връзка Съдът вече е имал повод да уточни, че обстоятелствата, упоменати в това съображение, не водят непременно и автоматично до освобождаване от задължението за обезщетяване, предвидено в член 5, параграф 1, буква в) от Регламент № 261/2004 (вж. в този смисъл решение от 22 декември 2008 г., Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, т. 22), поради което следва във всеки отделен случай да се преценява дали те отговарят на двете кумулативни условия, припомнени в точка 32 от настоящото решение.
- 35 Накрая, от практиката на Съда следва, че всяко неочаквано събитие не трябва непременно да се квалифицира като „извънредни обстоятелства“ по смисъла на предходната точка, а е възможно да се приеме, че то е присъщо на нормалното упражняване на дейността на въздушния превозвач (вж. в този смисъл решение от 17 септември 2015 г., van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, т. 42).
- 36 Освен това, предвид целта на Регламент № 261/2004, която, видно от съображение 1 от него, е да се осигури високо равнище на защита на пътниците, и обстоятелството, че член 5, параграф 3 от този регламент дерогира принципа за правото на обезщетение на пътниците в случай на отмяна или голямо закъснение на полет, понятието „извънредни обстоятелства“ по смисъла на последния споменат параграф трябва да се тълкува стриктно (вж. в този смисъл решение от 22 декември 2008 г., Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, т. 20).
- 37 С оглед на тези съображения следва да се определи дали „самоволна стачка“ като разглежданата в главните производства може да се квалифицира като „извънредни обстоятелства“ по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004.
- 38 В случая от материалите по делото на разположение на Съда е видно, че „самоволната стачка“ сред персонала на съответния въздушен превозвач започва след изненадващото му съобщение за предстоящо реструктуриране на предприятието. В резултат от това съобщение в продължение на около седмица процентът на отсъстващите сред авиационния персонал е особено висок, 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.
- 39 В този смисъл е безспорно, че „самоволната стачка“ е започната от служителите на TUIfly с цел да отправят искания, в случая във връзка с мерките за реструктуриране, оповестени от ръководството на въздушния превозвач.
- 40 Както обаче основателно отбелязва Европейската комисия в писменото си становище, реструктурирането и реорганизацията в предприятията са част от нормалните мерки за тяхното управление.
- 41 В този смисъл при упражняването на своята дейност обичайно на въздушните превозвачи може да се налага да се справят със спорове, ако не и с конфликти със служителите или с част от тях.

- 42 Следователно, при условията, посочени в точки 38 и 39 от настоящото решение, рисковете, произтичащи от социалните последици, които съпътстват такива мерки, трябва да се считат за присъщи на нормалното упражняване на дейността на съответния въздушен превозвач.
- 43 Освен това не може да се приеме, че разглежданата в главните производства „самоволна стачка“ се намира извън ефективния контрол на съответния въздушен превозвач.
- 44 Освен че „самоволната стачка“ започва след решение на въздушния превозвач, следва да се отбележи, че въпреки високия процент на отсъстващи, посочен от запитващата юрисдикция, споменатата „самоволна стачка“ е преустановена след сключеното от него споразумение с представителите на работниците и служителите.
- 45 При това положение подобна стачка не би могла да се квалифицира като „извънредни обстоятелства“ по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004, които са в състояние да освободят опериращия въздушен превозвач от задължението му да изплати обезщетение, предвидено в член 5, параграф 1, буква в) и в член 7, параграф 1 от този регламент.
- 46 Това положение не би могло да се постави под съмнение поради обстоятелството, че въпросното социално движение би трябвало да се квалифицира като „самоволна стачка“ по смисъла на германското социално законодателство, тъй като официално не започва по инициатива на синдикална организация.
- 47 Всъщност, ако трябва между видовете стачки да се разграничат онези, които на основание на приложимото национално право са законни, от стачките, които не са, за да се реши дали трябва да се квалифицират като „извънредни обстоятелства“ по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004, това би поставило правото на обезщетение на пътниците в зависимост от социалното законодателство във всяка държава членка, което би накърнило целите на Регламент № 261/2004, посочени в съображения 1 и 4 от него, а именно да се гарантира високо равнище на защита на пътниците, както и опериране на въздушните превозвачи при хармонизирани условия на територията на Съюза.
- 48 С оглед на изложеното следва на първите два въпроса по дела C-195/17, C-197/17—C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17—C-286/17, C-290/17 и C-291/17, както и на въпросите по дело C-292/17 да се отговори, че член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004 във връзка със съображение 14 от същия 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 опериращия 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.

*По трети и четвърти въпрос по дела C-195/17, C-197/17—C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17—C-286/17, C-290/17 и C-291/17, както и по въпросите по дело C-292/17 в частта относно последиците от квалификацията на разглежданите в главните производства факти като „извънредни обстоятелства“*

- 49 Предвид отговора на първи и втори въпрос по дела C-195/17, C-197/17—C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17—C-286/17, C-290/17 и C-291/17, не следва да се дават отговори на трети и четвърти въпрос по същите дела, както и на въпросите по дело C-292/17 в частта относно последиците от квалификацията на разглежданите в главните производства факти като „извънредни обстоятелства“.

## По съдебните разноси

- 50 С оглед на обстоятелството, че за страните по главното производство настоящото дело представлява отклонение от обичайния ход на производството пред запитващата юрисдикция, последната следва да се произнесе по съдебните разноси. Разходите, направени за представяне на становища пред Съда, различни от тези на посочените страни, не подлежат на възстановяване.

По изложените съображения Съдът (трети състав) реши:

**Член 5, параграф 3 от 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, във връзка със съображение 14 от същия 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 опериращия 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.**

Подписи