



## Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (τρίτο τμήμα)

της 17ης Απριλίου 2018\*

«Προδικαστική παραπομπή – Μεταφορές – Κοινοί κανόνες αποζημιώσεως των επιβατών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση αρνήσεως επιβίβασεως και ματαιώσεως ή μεγάλης καθυστερήσεως της πτήσεως – Κανονισμός (ΕΚ) 261/2004 – Άρθρο 5, παράγραφος 3 – Άρθρο 7, παράγραφος 1 – Δικαίωμα αποζημιώσεως – Απαλλαγή – Έννοια των “έκτακτων περιστάσεων” – “Αδέσποτη απεργία”»

Στις συνεκδικαζόμενες υποθέσεις C-195/17, C-197/17 έως C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 έως C-286/17 και C-290/17 έως C-292/17,

με αντικείμενο αιτήσεις προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε, αφενός, το Amtsgericht Hannover (ειρηνοδικείο Ανόβερου, Γερμανία), με αποφάσεις της 6ης (υποθέσεις C-195/17 και C-197/17 έως C-203/17) και της 19ης Απριλίου 2017 (υποθέσεις C-226/17 και C-228/17) καθώς και της 11ης (υποθέσεις C-254/17, C-275/17, C-278/17 και C-281/17), της 12ης (υποθέσεις C-274/17, C-279/17, C-280/17 και C-282/17 έως C-286/17), της 16ης (υπόθεση C-291/17) και της 17ης Μαΐου 2017 (υπόθεση C-290/17), οι οποίες περιήλθαν στο Δικαστήριο στις 13 (υποθέσεις C-195/17 και C-197/17 έως C-203/17) και στις 28 Απριλίου 2017 (υποθέσεις C-226/17 και C-228/17) καθώς και στις 15 (υπόθεση C-254/17), στις 18 (υποθέσεις C-274/17, C-275/17 και C-278/17 έως C-286/17) και στις 22 Μαΐου 2017 (υποθέσεις C-290/17 και C-291/17) και, αφετέρου, το Amtsgericht Ντίσελντορφ (ειρηνοδικείο Ντίσελντορφ, Γερμανία) με απόφαση της 16ης Μαΐου 2017 (υπόθεση C-292/17), η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 22 Μαΐου 2017, στο πλαίσιο των δικών

**Helga Krüsemann κ.λπ.** (C-195/17),

**Thomas Neufeldt κ.λπ.** (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 κ.λπ.** (C-202/17),

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

\* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.

**Brigitte Wittmann** (C-226/17),  
**Reinhard Wittmann** (C-228/17),  
**Regina Lorenz** (C-254/17),  
**Prisca Sprecher** (C-254/17),  
**Margarethe Yüce κ.λπ.** (C-274/17),  
**Friedemann Schoen** (C-275/17),  
**Brigitta Schoen** (C-275/17),  
**Susanne Meyer κ.λπ.** (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 κ.λπ.** (C-284/17),  
**Marta Gentile** (C-285/17),  
**Marcel Gentile** (C-285/17),  
**Gabriele Ossenbeck** (C-286/17),  
**Angelina Fell κ.λπ.** (C-290/17),  
**Helga Jordan-Grompe κ.λπ.** (C-291/17),  
**EUflight.de GmbH** (C-292/17)

κατά

**TUIfly GmbH,**

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τρίτο τμήμα),

συγκείμενο από τους L. Bay Larsen, πρόεδρο τμήματος, J. Malenovský, M. Safjan, D. Šváby (εισηγητής)  
και M. Βηλαρά, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: E. Tanchev

γραμματέας: R. Schiano, διοικητικός υπάλληλος,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

- οι T. Neufeldt κ.λπ. και ο E. Schmeer, εκπροσωπούμενοι από τον P. Degott, Rechtsanwalt,
- ο I. Wallmann, εκπροσωπούμενος από τον M. Kleinmann, Rechtsanwalt,
- το ζεύγος H. και N. Schlosser, η R. Lorenz και η P. Sprecher, το ζεύγος F. και B. Schoen καθώς και η EUflight.de GmbH, εκπροσωπούμενοι από τους H. Deussen και M. Diekmann, Rechtsanwälte,
- η B. Wittmann, εκπροσωπούμενη από τον R. Weist, Rechtsanwalt,
- ο R. Wittmann, εκπροσωπούμενος από τον M. Michel, Rechtsanwalt,
- ο R. Eßer, παριστάμενος αυτοπροσώπως,
- ο W. Ansoerge και ο H. Blesgen, εκπροσωπούμενοι από την J. Lucar-Jung, Rechtsanwältin,
- η S. Künnecke κ.λπ., εκπροσωπούμενοι από τον C. Steding, Rechstanwalt,
- η TUIfly GmbH, εκπροσωπούμενη από τους P. Kauffmann και K. Witt, Rechtsanwälte,
- η Γερμανική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους T. Henze, M. Hellmann και M. Kall,
- η Γαλλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τις E. de Moustier και I. Cohen,
- η Πολωνική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον B. Majczyna,
- η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τους K.-Ph. Wojcik και K. Simonsson καθώς και από την N. Yerrell,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ’ ακροατηρίου συζητήσεως της 25ης Ιανουαρίου 2018,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 12ης Απριλίου 2018,

εκδίδει την ακόλουθη

### Απόφαση

- 1 Οι αιτήσεις προδικαστικής αποφάσεως αφορούν την ερμηνεία του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) 295/91 (ΕΕ 2004, L 46, σ. 1).
- 2 Οι αιτήσεις αυτές υποβλήθηκαν στο πλαίσιο διαφορών μεταξύ επιβατών και του αερομεταφορέα TUIfly GmbH, λόγω της αρνήσεώς του να καταβάλει αποζημίωση στους επιβάτες αυτούς των οποίων οι πτήσεις είχαν μεγάλη καθυστέρηση ή ματαιώθηκαν.

## Το νομικό πλαίσιο

3 Οι αιτιολογικές σκέψεις 1, 4, 14 και 15 του κανονισμού 261/2004 έχουν ως εξής:

«(1) Η ανάληψη δράσης από την [Ένωση] στο πεδίο των αερομεταφορών θα πρέπει να αποβλέπει, μεταξύ άλλων, στην εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας του επιβατικού κοινού. Θα πρέπει εξάλλου να ληφθούν πλήρως υπόψη οι απαιτήσεις προστασίας των καταναλωτών.

[...]

(4) [Η Ένωση] θα πρέπει συνεπώς να ανυψώσει το επίπεδο προστασίας που προβλέπει ο [κανονισμός (ΕΟΚ) 295/91 του Συμβουλίου, της 4ης Φεβρουαρίου 1991, για τη θέσπιση κοινών κανόνων σχετικών με ένα σύστημα αντισταθμιστικών παροχών σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης κατά τις τακτικές αεροπορικές μεταφορές (ΕΕ 1991, L 36, σ. 5)], για να ενισχυθούν τα δικαιώματα των επιβατών αφενός, και για να εξασφαλισθεί ότι οι αερομεταφορείς δρουν υπό εναρμονισμένους όρους μέσα σε μια ελευθερωμένη αγορά, αφετέρου.

[...]

(14) Όπως και δυνάμει της σύμβασης [για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές η οποία συνήφθη στο Μόντρεαλ στις 28 Μαΐου 1999 και εγκρίθηκε εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας με την απόφαση 2001/539/ΕΚ του Συμβουλίου, της 5ης Απριλίου 2001 (ΕΕ 2001, L 194, σ. 38)], οι υποχρεώσεις των πραγματικών αερομεταφορέων θα πρέπει να περιορίζονται ή και να μην ισχύουν όταν ένα συμβάν έχει προκληθεί από έκτακτες περιστάσεις οι οποίες δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα. Τέτοιες περιστάσεις μπορούν ειδικότερα να προκύψουν σε περιπτώσεις πολιτικής αστάθειας, καιρικών συνθηκών που δεν επιτρέπουν την πραγματοποίηση της συγκεκριμένης πτήσης, κινδύνων για την ασφάλεια των επιβατών, απροσδόκητων ελλείψεων στην ασφάλεια της πτήσης και απεργιών που επηρεάζουν τη λειτουργία του πραγματικού αερομεταφορέα.

(15) Θα πρέπει να θεωρείται ότι υπάρχουν έκτακτες περιστάσεις εάν μια απόφαση διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας σε σχέση με συγκεκριμένο αεροσκάφος σε συγκεκριμένη ημέρα έχει ως αποτέλεσμα μακρά καθυστέρηση, ολονύκτια καθυστέρηση ή ματαίωση μιας ή περισσότερων πτήσεων του εν λόγω αεροσκάφους ακόμη και αν ο συγκεκριμένος αερομεταφορέας είχε λάβει όλα τα εύλογα μέτρα για να αποφύγει τις καθυστερήσεις ή τις ματαιώσεις.»

4 Υπό τον τίτλο «Ματαίωση», το άρθρο 5 του κανονισμού αυτού ορίζει τα εξής:

«1. Σε περίπτωση ματαίωσης μιας πτήσης, οι επιβάτες δικαιούνται:

[...]

γ) αποζημίωση από τον πραγματικό αερομεταφορέα σύμφωνα με το άρθρο 7, εκτός αν:

- i) έχουν πληροφορηθεί τη ματαίωση δύο εβδομάδες τουλάχιστον πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης, ή
- ii) έχουν πληροφορηθεί τη ματαίωση μία έως δύο εβδομάδες πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης και τους προσφέρεται μεταφορά με εναλλακτική πτήση, που τους επιτρέπει να φύγουν όχι περισσότερο από δύο ώρες νωρίτερα από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης και να φτάσουν στον τελικό τους προορισμό λιγότερο από τέσσερις ώρες μετά την προγραμματισμένη ώρα άφιξης, ή

- iii) έχουν πληροφορηθεί τη ματαίωση λιγότερο από επτά ημέρες πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης και τους προσφέρεται μεταφορά με άλλη πτήση, που τους επιτρέπει να φύγουν όχι περισσότερο από μία ώρα νωρίτερα από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης και να φτάσουν στον τελικό τους προορισμό λιγότερο από δύο ώρες μετά την προγραμματισμένη ώρα άφιξης.

[...]

3. Ο πραγματικός αερομεταφορέας δεν υποχρεούται να πληρώσει αποζημίωση σύμφωνα με το άρθρο 7 αν μπορεί να αποδείξει ότι η ματαίωση έχει προκληθεί από έκτακτες περιστάσεις οι οποίες δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα.»

- 5 Το άρθρο 7 του εν λόγω κανονισμού, υπό τον τίτλο «Δικαίωμα αποζημίωσης», προβλέπει στην παράγραφο 1:

«Όταν γίνεται παραπομπή στο παρόν άρθρο, ο επιβάτης λαμβάνει αποζημίωση ύψους:

- α) 250 ευρώ για όλες τις πτήσεις έως και 1500 χιλιομέτρων·  
β) 400 ευρώ για όλες τις ενδοκοινοτικές πτήσεις άνω των 1 500 χιλιομέτρων και όλες τις άλλες πτήσεις μεταξύ 1 500 και 3 500 χιλιομέτρων·  
γ) 600 ευρώ για όλες τις πτήσεις που δεν εμπίπτουν στα στοιχεία α' ή β'.

[...]»

### **Οι διαφορές της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα**

- 6 Άπαντες οι ενάγοντες της κύριας δίκης έκαναν κρατήσεις στην TUIfly για πτήσεις οι οποίες έπρεπε να εκτελεστούν από τον μεταφορέα αυτόν μεταξύ 3 και 8 Οκτωβρίου 2016.
- 7 Όπως προκύπτει από τις αποφάσεις περί παραπομπής, όλες αυτές οι πτήσεις είτε ματαιώθηκαν είτε εκτελέστηκαν με καθυστέρηση ίση ή μεγαλύτερη των τριών ωρών κατά την άφιξη συνεπεία ενός εξαιρετικά υψηλού αριθμού δικαιολογημένων απουσιών λόγω ασθενείας του προσωπικού της TUIfly, επακόλουθο της γνωστοποίησής, στις 30 Σεπτεμβρίου 2016, από τη διοίκηση του αερομεταφορέα αυτού προς το προσωπικό του των προγραμμάτων αναδιαρθρώσεως της επιχειρήσεως.
- 8 Από τις αποφάσεις αυτές προκύπτει επίσης ότι, ενώ, συνήθως, το ποσοστό απουσιών λόγω ασθενείας του προσωπικού της TUIfly είναι της τάξεως του 10 %, το ποσοστό αυτό αυξήθηκε σημαντικά μεταξύ της 1ης Οκτωβρίου 2016 και της 10ης Οκτωβρίου 2016, κυμάνθηκε δε μεταξύ 34 % και 89 % όσον αφορά το πλήρωμα θαλάμου διακυβερνήσεως και μεταξύ 24 % έως 62 % όσον αφορά το προσωπικό θαλάμου επιβατών.
- 9 Κατά συνέπεια, από τις 3 Οκτωβρίου 2016, ήταν τελείως αδύνατο στην TUIfly να τηρήσει τα αρχικά προγράμματα των πτήσεών της, κατέφυγε δε στη ναύλωση πτήσεων από άλλους αερομεταφορείς και ανακάλεσε μέλη του προσωπικού που βρίσκονταν σε άδεια διακοπών.
- 10 Ωστόσο, συνεπεία των εν λόγω απουσιών του προσωπικού της, στις 3 Οκτωβρίου 2016, σημειώθηκε μεγάλη καθυστέρηση σε 24 πτήσεις. Στις 4 Οκτωβρίου 2016, επίσης σημειώθηκε μεγάλη καθυστέρηση σε 29 πτήσεις και 7 πτήσεις ματαιώθηκαν. Από τις 5 Οκτωβρίου 2016, μεγάλος αριθμός πτήσεων ματαιώθηκε. Στις 7 και 8 Οκτωβρίου 2016, όλες οι πτήσεις με αναχώρηση από τη Γερμανία ματαιώθηκαν από την TUIfly.

- 11 Το βράδυ της 7ης Οκτωβρίου 2016, η διοίκηση της TUIfly ενημέρωσε το προσωπικό της ότι είχε επιτευχθεί συμφωνία με τους εκπροσώπους του.
- 12 Λαμβανομένης υπόψη της καταστάσεως αυτής την οποία χαρακτήρισε ως «έκτακτες περιστάσεις», κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, η TUIfly αρνήθηκε να καταβάλει στους ενάγοντες των κύριων δικών την αποζημίωση που προβλέπεται από το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', σημείο iii, και από το άρθρο 7 του κανονισμού 261/2004, όπως έχουν ερμηνευθεί από το Δικαστήριο.

**Οι υποθέσεις C-195/17, C-197/17 έως C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 έως C-286/17, C-290/17 και C-291/17**

- 13 Στις υποθέσεις C-195/17, C-197/17 έως C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 έως C-286/17, C-290/17 και C-291/17, το αιτούν δικαστήριο, το Amtsgericht Hannover (ειρηνοδικείο Ανόβερου, Γερμανία) επισημαίνει ότι, κατά τη νομολογία των γερμανικών δικαστηρίων, η ασθένεια ενός μέλους του πληρώματος, τουλάχιστον όταν δεν έχει προκληθεί από εξωτερική πράξη δολιοφθοράς τρίτων, και το γεγονός ότι απαιτείται η αντικατάστασή του δεν συνιστούν «έκτακτες περιστάσεις», κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004.
- 14 Μολονότι διερωτάται ως προς τη δυνατότητα χαρακτηρισμού ως «έκτακτων περιστάσεων» των πραγματικών καταστάσεων που αποτέλεσαν την αφορμή για τις ένδικες διαφορές των οποίων έχει επιληφθεί, στον βαθμό που οι καταστάσεις αυτές αφορούν ένα ποσοστό απουσιών το οποίο δεν είναι χαρακτηριστικό της κανονικής δραστηριότητας ενός αερομεταφορέα, αλλά εμφανίζονται, όπως υποστηρίζει η εναγόμενη στην κύρια δίκη, ιδίως σε περίπτωση «αδέσποτης απεργίας» ή παρακινήσεως σε μποϊκοτάζ από τα ίδια τα μέλη του προσωπικού, εντούτοις το δικαστήριο αυτό φρονεί ότι εν προκειμένω επιβάλλεται η διαπίστωση ότι δεν συντρέχει η οποιαδήποτε «έκτακτη περίπτωση».
- 15 Πράγματι, αφενός, το εν λόγω δικαστήριο τονίζει το γεγονός ότι ο εμπλεκόμενος στο πλαίσιο της υποθέσεως των κύριων δικών αερομεταφορέας συνέβαλε ενδεχομένως στην εμφάνιση ενός τέτοιου ποσοστού απουσιών γνωστοποιώντας ορισμένα μέτρα αναδιαρθρώσεως της επιχειρήσεως. Αφετέρου, μολονότι η πλειονότητα των γερμανικών δικαστηρίων δέχεται ότι συντρέχουν «έκτακτες περιστάσεις» τόσο σε περίπτωση εσωτερικής όσο και εξωτερικής απεργίας, στις ένδικες διαφορές των οποίων έχει επιληφθεί το Amtsgericht Hannover (ειρηνοδικείο Ανόβερου) η απουσία του προσωπικού οφειλόταν σε πρόσκληση απευθυνθείσα σε ορισμένα μέλη του προσωπικού του εν λόγω αερομεταφορέα να απουσιάσουν με αναρρωτική άδεια και, επομένως, δεν προερχόταν επισήμως από κάποιο συνδικάτο. Μια τέτοια κινητοποίηση των εργαζομένων διαφέρει ως εκ τούτου από μια επίσημη απεργία και πρέπει να χαρακτηριστεί ως «αδέσποτη απεργία», επί της οποίας η συνδικαλιστική ελευθερία δεν εφαρμόζεται.
- 16 Εξάλλου, εάν οι περιστάσεις που αφορούν τις ένδικες διαφορές των οποίων έχει επιληφθεί το αιτούν δικαστήριο πρέπει να χαρακτηρισθούν ως «έκτακτες περιστάσεις», το τελευταίο αυτό διερωτάται ως προς το κατά πόσον οι περιστάσεις αυτές πρέπει να αναγνωρισθούν μόνο για τις πτήσεις οι οποίες επηρεάστηκαν ή μπορούν επίσης να αναγνωρισθούν για τις μεταγενέστερες της επελεύσεως αυτών των «έκτακτων περιστάσεων» πτήσεις, παρέχοντας τοιουτοτρόπως στους οικείους αερομεταφορείς τη δυνατότητα να αρνηθούν να αποζημιώσουν τους επιβάτες μεταγενέστερων πτήσεων οι οποίες επηρεάστηκαν από την ενδεχόμενη αναδιοργάνωση του προγράμματος πτήσεων που ίσχυσε κατόπιν της επελεύσεως των εν λόγω «έκτακτων περιστάσεων».
- 17 Συναφώς, το αιτούν δικαστήριο κάνει λόγο για αποκλίνουσες αποφάσεις των γερμανικών δικαστηρίων. Φρονεί εντούτοις ότι η βούληση του νομοθέτη της Ένωσης, όπως απορρέει από την αιτιολογική σκέψη 15 του κανονισμού 261/2004, καθώς και από τα διδάγματα που απορρέουν από την απόφαση



της 4ης Οκτωβρίου 2012, Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604), επιτρέπουν, κατά την εκτίμησή του, να θεωρηθεί ότι ο αερομεταφορέας μπορεί να επικαλεσθεί το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 μόνο για την πτήση που επηρεάστηκε από τις οικείες «έκτακτες περιστάσεις».

- 18 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Amtsgericht Hannover (ειρηνοδικείο Ανόβερου) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:
- «1) Συνιστ[ούν] [“έκτακτες περιστάσεις”], κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του [κανονισμού 261/2004], η απουσία λόγω ασθένειας σημαντικού για τη διεξαγωγή πτήσεων τμήματος του προσωπικού του πραγματικού αερομεταφορέα; Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο πρώτο ερώτημα: πόσο υψηλό πρέπει να είναι το ποσοστό απουσιών ώστε να γίνει δεκτό ότι συντρέχ[ουν] [τέτοιες περιστάσεις];
  - 2) Σε περίπτωση αρνητικής απαντήσεως στο πρώτο ερώτημα: Συνιστ[ούν] [“έκτακτες περιστάσεις”], κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του [κανονισμού 261/2004], η αυθόρμητη απουσία σημαντικού για τη διεξαγωγή πτήσεων τμήματος του προσωπικού του πραγματικού αερομεταφορέα λόγω παύσεως εργασίας η οποία δεν συνάδει προς την εργατική νομοθεσία και τις συλλογικές συμβάσεις (“αδέσποτη απεργία”); Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο δεύτερο ερώτημα: πόσο υψηλό πρέπει να είναι το ποσοστό απουσιών ώστε να γίνει δεκτό ότι συντρέχ[ουν] [τέτοιες περιστάσεις];
  - 3) Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο πρώτο ή το δεύτερο ερώτημα: Πρέπει [οι έκτακτες περιστάσεις να συνέτρεξαν] κατά την ίδια τη ματαιωθείσα πτήση ή ο πραγματικός αερομεταφορέας έχει το δικαίωμα να καταρτίσει νέο πρόγραμμα πτήσεων για οικονομικούς λόγους;
  - 4) Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο πρώτο ή το δεύτερο: Για την ερμηνεία της έννοιας της δυνατότητας αποφυγής έχ[ουν] σημασία οι [“έκτακτες περιστάσεις”] ή, αντιθέτως, οι συνέπειες της επελεύσεως [των εν λόγω περιστάσεων];»

### ***Η υπόθεση C-292/17***

- 19 Στην υπόθεση C-292/17, το αιτούν δικαστήριο, το Amtsgericht Düsseldorf (ειρηνοδικείο Ντίσελντορφ, Γερμανία), επισημαίνει ότι, με την απόφαση της 4ης Οκτωβρίου 2012, Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604), το Δικαστήριο έκρινε βεβαίως ότι υπάρχει υποχρέωση αποζημιώσεως στην περίπτωση αρνήσεως επιβιβάσεως επιβάτη σε πτήση η οποία δεν πλήττεται από απεργία υπέρ επιβάτη προηγούμενης πτήσεως που πλήττεται από απεργία. Εντούτοις, η απόφαση αυτή δεν μπορεί να αποτελέσει κατ’ ανάγκην νομολογιακό προηγούμενο για τις περιπτώσεις ματαιώσεως της πτήσεως, στον βαθμό που ο κανονισμός 261/2004 δεν προβλέπει τη δυνατότητα απαλλαγής του μεταφορέα από την υποχρέωση αποζημιώσεως για την περίπτωση της αρνήσεως επιβιβάσεως διά της επικλήσεως «έκτακτων περιστάσεων».
- 20 Το δικαστήριο αυτό διαπιστώνει εντούτοις ότι το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού αυτού απαιτεί η ματαίωση της οικείας πτήσεως να οφείλεται σε «έκτακτες περιστάσεις» και, ως εκ τούτου, να υφίσταται αιτιώδης σύνδεσμος μεταξύ της εν λόγω περιστάσεως και της ματαιώσεως αυτής. Εν προκειμένω, η ματαίωση πτήσεως η οποία δεν οφείλεται σε απουσίες λόγω ασθένειας, αλλά σε απόφαση του πραγματικού αερομεταφορέα να αναδιοργανώσει το σύνολο των πτήσεών του συνεπεία της περιστάσεως αυτής δεν επιτρέπει να καταλογιστεί η ματαίωση της εν λόγω πτήσεως ευθέως στην ίδια αυτή περίσταση. Μια τέτοια ερμηνεία του άρθρου 5, παράγραφος 3, του εν λόγω κανονισμού μπορεί να στηριχθεί στην αιτιολογική του σκέψη 15, κατά την οποία οι «έκτακτες περιστάσεις» πρέπει να έχουν πλήξει μια συγκεκριμένη πτήση.

- 21 Υπό τις περιστάσεις αυτές, το Amtsgericht Düsseldorf (ειρηνοδικείο Ντίσελντορφ) αποφάσισε να αναστείλει τη διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:
- «1) Οφείλεται η ματαίωση πτήσεως σε “έκτακτες περιστάσεις”, κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του [κανονισμού 261/2004], ακόμη και όταν οι περιστάσεις (εν προκειμένω: “αδέσποτη απεργία” ή “κύμα ασθενειών”) αφορούν έμμεσα και μόνον την οικεία πτήση, επειδή οι περιστάσεις αυτές αποτέλεσαν αφορμή για τον αερομεταφορέα να αναδιοργανώσει το συνολικό πρόγραμμα των πτήσεων του και η αναδιοργάνωση αυτή περιλαμβάνει προγραμματισμένη ματαίωση της συγκεκριμένης πτήσεως;
- 2) Μπορεί ο αερομεταφορέας να απαλλαγεί, σύμφωνα με το άρθρο 5, παράγραφος 4, του κανονισμού 261/04, και όταν η επίμαχη πτήση θα μπορούσε να διεξαχθεί χωρίς την αναδιοργάνωση, επειδή το πλήρωμα που αντιστοιχούσε στην πτήση αυτή θα ήταν διαθέσιμο, εάν δεν είχε οριστεί για άλλες πτήσεις λόγω της αναδιοργάνωσης;»
- 22 Με αποφάσεις του Προέδρου του Δικαστηρίου της 10ης, της 18ης και της 29ης Μαΐου 2017, οι υποθέσεις C-195/17, C-197/17 έως C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 έως C-286/17 και C-290/17 έως C-292/17 ενώθηκαν προς διευκόλυνση της προφορικής διαδικασίας και προς έκδοση κοινής απόφασης.

#### **Επί των προδικαστικών ερωτημάτων**

*Επί του παραδεκτού των ερωτημάτων στις υποθέσεις C-195/17, C-197/17 έως C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 έως C-286/17, C-290/17 και C-291/17*

- 23 Η TUIfly υποστηρίζει ότι το πρώτο, το τρίτο και το τέταρτο προδικαστικό ερώτημα που υπέβαλε το Amtsgericht Hannover (ειρηνοδικείο Ανόβερου) είναι απαράδεκτα. Το πρώτο, στον βαθμό που ζητεί στοιχεία ως προς το ποσοστό απουσιών βάσει του οποίου μπορεί να διαπιστωθεί ότι συντρέχουν «έκτακτες περιστάσεις», υπεισέρχεται στη σφαίρα αρμοδιοτήτων του δικαστή της ουσίας. Το τρίτο ερώτημα είναι άσχετο με το αντικείμενο των διαφορών των κύριων δικών, στον βαθμό που η TUIfly δεν κατήρτισε νέα προγράμματα πτήσεων για «οικονομικούς λόγους σχετιζόμενους ειδικώς με την επιχείρηση», αλλά περιορίστηκε στην αναδιοργάνωση των πτήσεων της χωρίς να λάβει υπόψη τις δαπάνες, αλλά ούτε και τέτοιου είδους οικονομικούς λόγους. Τέλος, το τέταρτο ερώτημα είναι υπεράγαν αόριστο.
- 24 Συναφώς, υπενθυμίζεται ότι, κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, για τα σχετικά με την ερμηνεία του δικαίου της Ένωσης ερωτήματα που έχει υποβάλει το εθνικό δικαστήριο εντός του νομικού και πραγματικού πλαισίου το οποίο έχει προσδιορίσει με δική του ευθύνη και την ακρίβεια του οποίου δεν οφείλει να ελέγξει το Δικαστήριο ισχύει το τεκμήριο ότι είναι λυσιτελή. Το Δικαστήριο μπορεί να απορρίψει την αίτηση που έχει υποβάλει το εθνικό δικαστήριο μόνον όταν προκύπτει προδήλως ότι η ερμηνεία του δικαίου της Ένωσης την οποία ζητεί το εθνικό δικαστήριο δεν έχει καμία σχέση με το υποστατό ή το αντικείμενο της διαφοράς της κύριας δίκης, όταν το πρόβλημα είναι υποθετικής φύσης ή ακόμη όταν το Δικαστήριο δεν διαθέτει τα πραγματικά και νομικά στοιχεία που είναι αναγκαία προκειμένου να δώσει χρήσιμη απάντηση στα ερωτήματα που του έχουν υποβληθεί (απόφαση της 28ης Φεβρουαρίου 2018, ZPT, C-518/16, EU:C:2018:126, σκέψη 19 καθώς και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).
- 25 Εν προκειμένω, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι με το πρώτο ερώτημα του Amtsgericht Hannover (ειρηνοδικείου Ανόβερου) ζητείται από το Δικαστήριο η ερμηνεία της έννοιας των «έκτακτων περιστάσεων» του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, υπό το πρίσμα των επίμαχων πραγματικών περιστατικών στο πλαίσιο των υποθέσεων των κύριων δικών. Ο χαρακτηρισμός, όμως,



από πλευράς δικαίου της Ένωσης των πραγματικών περιστατικών που έχει δεχθεί το αιτούν δικαστήριο προϋποθέτει ερμηνεία του δικαίου αυτού, για την οποία το Δικαστήριο είναι αρμόδιο στο πλαίσιο της διαδικασίας του άρθρου 267 ΣΛΕΕ (απόφαση της 20ής Δεκεμβρίου 2017, *Asociación Profesional Elite Taxi*, C-434/15, EU:C:2017:981, σκέψη 20).

- 26 Ως προς τις επικρίσεις που διατυπώθηκαν σε σχέση με το τρίτο ερώτημα του *Amtsgericht Hannover* (ειρηνοδικείου Ανόβερου), υπενθυμίζεται ότι το τεκμήριο λυσιτέλειας το οποίο αναφέρθηκε στη σκέψη 24 της παρούσας αποφάσεως δεν ανατρέπεται για τον λόγο και μόνον ότι ένας εκ των διαδίκων της κύριας δίκης αμφισβητεί ορισμένα πραγματικά περιστατικά, τα οποία είναι κρίσιμα για τον προσδιορισμό του αντικειμένου της διαφοράς και την ακρίβεια των οποίων δεν οφείλει να ελέγξει το Δικαστήριο (απόφαση της 22ας Σεπτεμβρίου 2016, *Breitsamer und Ulrich*, C-113/15, EU:C:2016:718, σκέψη 34 καθώς και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).
- 27 Τέλος, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι το τέταρτο ερώτημα του *Amtsgericht Hannover* (ειρηνοδικείου Ανόβερου) έχει θεωρητικό χαρακτήρα, δεδομένου ότι εμφανίζει άμεση σχέση με το αντικείμενο της διαφοράς της κύριας δίκης και δεν είναι επομένως υποθετικό. Πράγματι, με αυτό ζητείται από το Δικαστήριο, σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο πρώτο ή στο δεύτερο ερώτημα του δικαστηρίου αυτού, η ερμηνεία των προϋποθέσεων υπό τις οποίες οι αερομεταφορείς μπορούν να απαλλαγούν από την υποχρέωση αποζημιώσεως των επιβατών την οποία υπέχουν από το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', και το άρθρο 7 του κανονισμού 261/2004.
- 28 Συνεπώς, πρέπει να απορριφθούν οι ενστάσεις της *TUIfly* ως προς το παραδεκτό του πρώτου, του τρίτου και του τετάρτου ερωτήματος τα οποία υπέβαλε το *Amtsgericht Hannover* (ειρηνοδικείο Ανόβερου).

### ***Επί της ουσίας***

*Επί των δύο πρώτων ερωτημάτων στις υποθέσεις C-195/17, C-197/17 έως C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 έως C-286/17, C-290/17 και C-291/17 καθώς και επί των ερωτημάτων στην υπόθεση C-292/17 στον βαθμό που αφορούν τον χαρακτηρισμό ορισμένων περιστάσεων ως «έκτακτων περιστάσεων»*

- 29 Με το πρώτο και το δεύτερο ερώτημά του στις υποθέσεις C-195/17, C-197/17 έως C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 έως C-286/17, C-290/17 και C-291/17 καθώς και με τα ερωτήματά του στην υπόθεση C-292/17, τα οποία πρέπει να συνεξετασθούν, το αιτούν δικαστήριο ερωτά, κατ' ουσίαν, εάν το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, σε συνδυασμό με την αιτιολογική του σκέψη 14, πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι η αυθόρμητη απουσία ενός σημαντικού μέρους του ιπτάμενου προσωπικού («αδέσποτη απεργία»), όπως η επίμαχη στις υποθέσεις των κυρίων δικών, εμπίπτει στην έννοια των «έκτακτων περιστάσεων» της διατάξεως αυτής.
- 30 Συναφώς, υπενθυμίζεται ότι, σε περίπτωση ματαιώσεως της πτήσεως ή μεγάλης καθυστέρησης, ήτοι διάρκειας ίσης με ή μεγαλύτερης από τρεις ώρες, ο νομοθέτης της Ένωσης θέλησε να καθορίσει τις υποχρεώσεις των αερομεταφορέων που προβλέπονται στο άρθρο 5, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004 (απόφαση της 4ης Μαΐου 2017, *Pešková και Peška*, C-315/15, EU:C:2017:342, σκέψη 19 καθώς και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).
- 31 Κατά τις αιτιολογικές σκέψεις 14 και 15, καθώς και του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού αυτού, κατά παρέκκλιση από όσα ορίζει η παράγραφος 1 του άρθρου αυτού, ο αερομεταφορέας απαλλάσσεται από την υποχρέωση αποζημιώσεως των επιβατών βάσει του άρθρου 7 του κανονισμού 261/2004 εάν δύναται να αποδείξει ότι η ματαίωση ή η καθυστέρηση της πτήσεως που είναι ίση ή μεγαλύτερη των τριών ωρών κατά την άφιξη οφείλεται σε «έκτακτες περιστάσεις» οι οποίες δεν θα

μπορούσαν να έχουν αποφευχθεί ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα (απόφαση της 4ης Μαΐου 2017, Pešková και Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, σκέψη 20 καθώς και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

- 32 Μπορούν να χαρακτηρισθούν ως «έκτακτες περιστάσεις», κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, τα γεγονότα τα οποία, ως εκ της φύσεως και των αιτίων τους, δεν συνδέονται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του οικείου αερομεταφορέα και επί των οποίων ο μεταφορέας αυτός δεν έχει πραγματικό έλεγχο (απόφαση της 4ης Μαΐου 2017, Pešková και Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, σκέψη 22 καθώς και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).
- 33 Κατά την αιτιολογική σκέψη 14 του εν λόγω κανονισμού, τέτοιες περιστάσεις μπορούν να ανακύψουν, ιδίως, στην περίπτωση απεργιών που επηρεάζουν τη λειτουργία του πραγματικού αερομεταφορέα.
- 34 Συναφώς, το Δικαστήριο είχε τη δυνατότητα να διευκρινίσει ότι οι περιστάσεις στις οποίες αναφέρεται η αιτιολογική αυτή σκέψη δεν αποτελούν, κατ' ανάγκη και άνευ ετέρου, λόγους απαλλαγής από την υποχρέωση αποζημιώσεως που προβλέπει το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', του κανονισμού 261/2004 (βλ., στο ίδιο πνεύμα, απόφαση της 22ας Δεκεμβρίου 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, σκέψη 22) και ότι, ως εκ τούτου, πρέπει να εκτιμάται, κατά περίπτωση, εάν πληρούν τις προαναφερθείσες στη σκέψη 32 της παρούσας αποφάσεως δύο σωρευτικές προϋποθέσεις.
- 35 Πράγματι, από τη νομολογία του Δικαστηρίου συνάγεται ότι κάθε αιφνίδιο γεγονός δεν πρέπει κατ' ανάγκη να χαρακτηρίζεται ως «έκτακτες περιστάσεις», κατά την προεκτεθείσα στην προηγούμενη σκέψη έννοια, αλλά ότι μπορεί να γίνει δεκτό ότι ένα τέτοιο γεγονός συνδέεται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του οικείου αερομεταφορέα (βλ., στο ίδιο πνεύμα, απόφαση της 17ης Σεπτεμβρίου 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, σκέψη 42).
- 36 Εξάλλου, λαμβανομένου υπόψη του σκοπού του κανονισμού 261/2004, που είναι η εξασφάλιση, όπως προκύπτει από την αιτιολογική σκέψη 1, ενός υψηλού επιπέδου προστασίας των επιβατών και του γεγονότος ότι το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού αυτού αποτελεί παρέκκλιση από την αρχή του δικαιώματος αποζημιώσεως των επιβατών σε περίπτωση ματαιώσεως ή μεγάλης καθυστερήσεως της πτήσεως, η έννοια των «έκτακτων περιστάσεων» της τελευταίας αυτής παραγράφου πρέπει να τυγχάνει συστατικής ερμηνείας (βλ., στο ίδιο πνεύμα, απόφαση της 22ας Δεκεμβρίου 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, σκέψη 20).
- 37 Ακριβώς υπό το πρίσμα των στοιχείων αυτών πρέπει να διαπιστωθεί εάν «μια αδέσποτη απεργία», όπως η επίμαχη στην κύρια δίκη, μπορεί να χαρακτηριστεί ως «έκτακτες περιστάσεις», κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004.
- 38 Εν προκειμένω, από τη δικογραφία που υποβλήθηκε στο Δικαστήριο προκύπτει ότι η «αδέσποτη απεργία» του προσωπικού του εν λόγω αερομεταφορέα έχει ως απώτερη αιτία την αιφνιδιαστική αναγγελία του περί αναδιαρθρώσεως της επιχειρήσεως. Η αναγγελία αυτή είχε ως συνέπεια, επί μία περίπου εβδομάδα, το ποσοστό των απουσιών του ιπτάμενου προσωπικού να είναι ιδιαίτερα υψηλό, κατόπιν προσκλήσεως την οποία δεν απηύθυναν οι εκπρόσωποι των εργαζομένων της επιχειρήσεως, αλλά προήλθε αυθορμήτως από τους ίδιους τους εργαζομένους οι οποίοι έλαβαν άδεια ασθενείας.
- 39 Έτσι, δεν αμφισβητείται ότι αυτή η «αδέσποτη απεργία» αποφασίσθηκε από το προσωπικό της TUIfly με σκοπό να προβληθούν οι διεκδικήσεις του, και δη σε σχέση με τα αναγγελθέντα από τη διοίκηση του αερομεταφορέα αυτού μέτρα αναδιαρθρώσεως.
- 40 Ωστόσο, όπως επισημαίνει ορθώς η Ευρωπαϊκή Επιτροπή με τις γραπτές παρατηρήσεις της, οι αναδιαρθρώσεις και οι αναδιοργανώσεις επιχειρήσεων εμπίπτουν στα συνήθη μέτρα διαχειρίσεώς τους.

- 41 Έτσι, κατά τη συνήθη πορεία των πραγμάτων, οι αερομεταφορείς μπορούν να έλθουν αντιμέτωποι, κατά την άσκηση της δραστηριότητάς τους, με διαφωνίες ή ακόμη και με συγκρούσεις με τα μέλη του προσωπικού τους ή με τμήμα του προσωπικού αυτού.
- 42 Ως εκ τούτου, υπό τις συνθήκες που περιγράφονται στις σκέψεις 38 και 39 της παρούσας απόφασης, οι κίνδυνοι που απορρέουν από τις κοινωνικές συνέπειες που συνοδεύουν τέτοια μέτρα πρέπει να θεωρηθούν ως συμφυείς προς τη κανονική άσκηση της δραστηριότητας του εν λόγω αερομεταφορέα.
- 43 Εξάλλου, η επίμαχη στο πλαίσιο της υποθέσεως της κύριας δίκης «αδέσποτη απεργία» δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι εκφεύγει του πραγματικού ελέγχου του οικείου αερομεταφορέα.
- 44 Πέραν του γεγονότος ότι αυτή η «αδέσποτη απεργία» έχει ως απώτερη αιτία απόφαση του εν λόγω αερομεταφορέα, πρέπει να τονιστεί ότι, παρά το υψηλό ποσοστό απουσιών στο οποίο αναφέρθηκε το αιτούν δικαστήριο, η εν λόγω «αδέσποτη απεργία» έπαυσε κατόπιν συμφωνίας την οποία συνήψε με τους εκπροσώπους των εργαζομένων.
- 45 Συνεπώς, μια τέτοια απεργία δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως «έκτακτες περιστάσεις», κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, δυνάμενες να απαλλάξουν τον πραγματικό αερομεταφορέα από την υποχρέωση αποζημίωσης που προβλέπει το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', και το άρθρο 7, παράγραφος 1, του κανονισμού αυτού.
- 46 Η εκτίμηση αυτή δεν αναιρείται από το γεγονός ότι η εν λόγω κινητοποίηση των εργαζομένων θα πρέπει να χαρακτηριστεί, κατά την έννοια της εφαρμοστέας γερμανικής εργατικής νομοθεσίας, ως «αδέσποτη απεργία», καθότι δεν κηρύχθηκε επίσημα από συνδικάτο.
- 47 Πράγματι, τυχόν διάκριση των απεργιών μεταξύ αυτών οι οποίες, βάσει της εφαρμοστέας εθνικής νομοθεσίας, είναι νόμιμες και εκείνων οι οποίες δεν είναι νόμιμες, προκειμένου να διαπιστωθεί εάν πρέπει να χαρακτηρισθούν ως «έκτακτες περιστάσεις» κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, θα είχε ως συνέπεια να εξαρτάται το δικαίωμα αποζημίωσης των επιβατών από την εργατική νομοθεσία κάθε κράτους μέλους, υπονομεύοντας τοιουτοτρόπως την επίτευξη των μνημονευόμενων στις αιτιολογικές σκέψεις 1 και 4 σκοπών του κανονισμού 261/2004, ήτοι της εξασφάλισης υψηλού επιπέδου προστασίας των επιβατών καθώς και της υπό εναρμονισμένους όρους ασκήσεως των δραστηριοτήτων των αερομεταφορέων στο έδαφος της Ένωσης.
- 48 Βάσει των ανωτέρω, στα δύο πρώτα ερωτήματα στις υποθέσεις C-195/17, C-197/17 έως C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 έως C-286/17, C-290/17 και C-291/17 καθώς και στα ερωτήματα στην υπόθεση C-292/17 προσήκει η απάντηση ότι το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, σε συνδυασμό με την αιτιολογική σκέψη 14, πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι η αυθόρμητη απουσία ενός σημαντικού μέρους του ιπτάμενου προσωπικού («αδέσποτη απεργία»), όπως η επίμαχη στις υποθέσεις των κύριων δικών, η οποία έχει ως απώτερη αιτία την αιφνιδιαστική αναγγελία από τον πραγματικό αερομεταφορέα της αναδιαρθρώσεως της επιχειρήσεως, κατόπιν προσκλήσεως που δεν προήλθε από τους εκπροσώπους των εργαζομένων της επιχειρήσεως, αλλά αυθορμήτως από τους ίδιους τους εργαζομένους οι οποίοι έλαβαν άδεια ασθενείας, δεν εμπίπτει στην έννοια των «έκτακτων περιστάσεων» της διατάξεως αυτής.

*Επί του τρίτου και του τέταρτου ερωτήματος στις υποθέσεις C-195/17, C-197/17 έως C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 έως C-286/17, C-290/17 και C-291/17 και επί των ερωτημάτων στην υπόθεση C-292/17 στον βαθμό που αφορούν τις συνέπειες που πρέπει να συναχθούν από τον χαρακτηρισμό ως «έκτακτων περιστάσεων» των επίμαχων στο πλαίσιο της υποθέσεως της κύριας δίκης πραγματικών περιστατικών*

- 49 Λαμβανομένης υπόψη της απαντήσεως που δόθηκε στο πρώτο και στο δεύτερο ερώτημα στις υποθέσεις C-195/17, C-197/17 έως C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 έως C-286/17, C-290/17 και C-291/17, παρέλκει η απάντηση στο τρίτο και το τέταρτο ερώτημα στις ίδιες υποθέσεις καθώς και στα ερωτήματα στην υπόθεση C-292/17 στον βαθμό που αφορούν τις συνέπειες που πρέπει να συναχθούν από τον χαρακτηρισμό ως «έκτακτων περιστάσεων» των επίμαχων στο πλαίσιο της υποθέσεως της κύριας δίκης πραγματικών περιστατικών.

### **Επί των δικαστικών εξόδων**

- 50 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων. Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν όσοι υπέβαλαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, πλην των ως άνω διαδίκων, δεν αποδίδονται.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (τρίτο τμήμα) αποφαινεται:

Το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) 295/91, σε συνδυασμό με την αιτιολογική σκέψη 14, πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι η αυθόρμητη απουσία ενός σημαντικού μέρους του ιπτάμενου προσωπικού («αδέσποτη απεργία»), όπως η επίμαχη στις υποθέσεις των κύριων δικών, η οποία έχει ως απώτερη αιτία την αιφνιδιαστική αναγγελία από τον πραγματικό αερομεταφορέα της αναδιαρθρώσεως της επιχειρήσεως, κατόπιν προσκλήσεως που δεν προήλθε από τους εκπροσώπους των εργαζομένων της επιχειρήσεως, αλλά αυθορμήτως από τους ίδιους τους εργαζομένους οι οποίοι έλαβαν άδεια ασθένειας, δεν εμπίπτει στην έννοια των «έκτακτων περιστάσεων» της διατάξεως αυτής.

(υπογραφές)