Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (голям състав)

23 март 2021 година*

„Преюдициално запитване — Въздушен транспорт — Регламент (ЕО) № 261/2004 — Член 5, параграф 3 — Общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отмяна или голямо закъснение на полети — Освобождаване от задължението за обезщетяване — Понятие „извънредни обстоятелства“ — Стачка на пилоти, организирана в съответствие със закона — „Вътрешни“ и „външни“ за дейността на оперираща въздушен превозвач обстоятелства — Членове 16, 17 и 28 от Хартата на основните права на Европейския съюз — Липса на засягане на свободата на стопанска инициатива, правото на собственост и правото на преговори на въздушния превозвач“

По дело C-28/20

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Attunda tingsrätt (Първоинстанционен съд Атунда, Швеция) с акт от 16 януари 2020 г., постъпил в Съда на 21 януари 2020 г., в рамките на производство по дело

Airhelp Ltd

срещу

Scandinavian Airlines System Denmark — Norway — Sweden,

СЪДЪТ (голям състав),

състоящ се от K. Lenaerts, председател, R. Silva de Lapuerta, заместник-председател, J.–C. Bonichot, Ал. Арабаджиев, A. Prechal, L. Bay Larsen, A. Kumin и N. Wahl, председатели на състави, T. von Danwitz, C. Toader, M. Safjan, D. Šváby (докладчик), I. Jarukaitis, N. Jääskinen и J. Passer, съдии,

генерален адвокат: P. Pikamäe,

секретар: C. Strömholm, администратор,

предвид изложеното в писмената фаза на производството и в съдебното заседание от 16 декември 2020 г.,

като има предвид становищата, представени:

– за Airhelp Ltd, от M. Bexelius, E. Arbrandt и S. Nilsson, advokater,

– за Scandinavian Airlines System Denmark — Norway — Sweden, от F. Sjövall и J. Fermbäck, advokater,

* Език на производството: шведски.

– за датското правителство, от J. Nymann-Lindegren, M. Jespersen и M. S. Wolff, в качеството на представители,

– за германското правителство, от U. Kühne, M. Hellmann и J. Möller, в качеството на представители,

– за испанското правителство, от L. Aguilera Ruiz, в качеството на представител,

– за френското правителство, от E. de Moustier и A. Ferrand, в качеството на представители,

– за Европейската комисия, от K. Simonsson, N. Yerrell и E. Ljung Rasmussen, в качеството на представители,

след като изслуша заключението на генералния адвокат, представено в съдебното заседание на 16 март 2021 г.,

постанови настоящото

Решение

1 Преюдициалното запитване се отнася 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 Запитването е отправено в рамките на спор между Airhelp Ltd и Scandinavian Airlines System Denmark — Norway — Sweden (наричано по-нататък „SAS“) във връзка с отказа на последното да обезщети S., чийто правоприемник е Airhelp, поради отмяната на полета му.

Правна уредба

Правото на Съюза

3 Съображения 1, 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 клиента.

[…]

(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 оперираща 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 оперирания въздушен 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 Член 2 от този регламент е озаглавен „Определения“ и гласи:

„За целите на настоящия регламент:

[…]

б) „оперираш въздушен превозвач“ означава въздушен превозвач, който изпълнява или има намерение да изпълнява полет съгласно договор с пътник или от името на друго лице, юридическо или физическо, имащо договор с този пътник;

[…]

л) „отмяна“ означава неекспоатация на полет, който е предварително планиран и за който има поне едно резервирано място“.

5 Съгласно член 5 от посочения регламент, озаглавен „Отмяна“:

„1. При отмяна на полет съответните пътници:

[…]

в) имат право на обезщетение от оперираща 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. Оперираш 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.

[…]“.

6 Член 7 от същия регламент е озаглавен „Право на обезщетение“ и предвижда в параграф 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, непопадащи под букв[а] а) или б).

[…]“.

Шведското право

7 Член 45 от lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet (Закон за участието на работниците при вземането на решения чрез преговори (1976:580) по-специално гласи:

„Когато организация на работодатели, работодател или организация на работници възнамерява да предприеме колективни действия или да продължи текущи колективни действия, тя предизвестява писмено насрещната страна и Medlingsinstitutet (Национална служба за медиация, Швеция) 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 декември. Срокът започва да тече от този час на деня, от който започва колективното действие“.

Спорът в главното производство и преюдициалните въпроси

8 S. е резервирал място на вътрешен полет от Малмьо до Стокхолм (Швеция). Полетът, който е трябвало да бъде осъществен от SAS на 29 април 2019 г., е отменен същия ден поради стачка на пилотите от SAS в Дания, Швеция и Норвегия (наричана по-нататък „разглежданата стачка“).

9 От преписката, с която разполага Съдът, е видно, че през лятото на 2018 г. организациите на работниците, които представляват пилотите от SAS в Дания, Швеция и Норвегия (наричани по-нататък „синдикалните организации на пилотите“), са решили да прекратят сключения със SAS колективен трудов договор, който по принцип е трябвало да обхване периода 2017—2020 г. Преговорите за сключване на нов колективен трудов договор започват през март 2019 г.

10 Тъй като считат, че преговорите са се провалили или най-малкото не са напреднали достатъчно, синдикалните организации на пилотите призовават членовете си към стачка. Така разглежданата стачка започва на 26 април 2019 г. и продължава до 2 май 2019 г. Следователно тя трае седем дни и принуждава SAS да отмени повече от 4 000 полета. Посочената стачка засяга около 380 000 пътници, сред които S., който прехвърля на Airhelp евентуалните си права спрямо SAS във връзка с иска си за обезщетение поради отмяната на полета му.

11 На 2 май 2019 г. е сключен нов тригодишен колективен трудов договор, който следва да се прилага до 2022 г.

12 Airhelp сезира запитващата юрисдикция, Attunda tingsrätt (Първоинстанционен съд Атунда, Швеция), с искане да се разпореди на SAS да му изплати обезщетението в размер на 250 EUR, предвидено в член 5, параграф 1, буква в) във връзка с член 7, параграф 1, буква а) от Регламент № 261/2004, ведно с мораторни лихви, считано от 10 септември 2019 г. до датата на изплащането.

13 SAS счита, че не е длъжно да изплати исканото обезщетение, тъй като разглежданата стачка представлява извънредно обстоятелство, което не би могло да бъде избегнато, дори да са били взети всички необходими мерки, предвид прекомерните искания на синдикалните организации на пилотите за увеличение на заплатите.

14 То поддържа, че разглежданата стачка представлява „извънредно обстоятелство“ по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004, тъй като тя не е присъща на нормалното упражняване на дейността му и е извън ефективния му контрол. Всъщност решението на четири синдиката за организиране по едно и също време на стачка не било част от нормалната дейност на SAS, състояща се от предоставяне на услуги по въздушен транспорт. Освен това стачките били много рядко явление на шведския пазар на труда и разглежданата стачка, която на практика включила всички пилоти на SAS, била една от най-мащабните стачки в сектора на въздушния транспорт до момента. Поради това SAS не е успяло да реорганизира дейността си, за да може да осигури предвидените полети. Освен това, тъй като разглежданата стачка била законна, SAS не могло да задължи работниците и служителите да се върнат на работа.

15 Нещо повече, в случая не бил приложим отговорът, даден от Съда в решение от 17 април 2018 г., Krüsemann и др. (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, наричано по-нататък „решение Krüsemann“, EU:C:2018:258), съгласно което „самоволната стачка“ е присъща на нормалното упражняване на дейността на опериращия въздушен превозвач. Всъщност разглежданата стачка не била предизвикана от каквато и да било приета от SAS мярка, нито представлявала спонтанна реакция от страна на персонала на SAS срещу мярка, приета в рамките на нормалното управление на SAS.

16 На последно място, тъй като в съответствие с шведското право предизвестието за стачката трябва да бъде подадено само една седмица преди началото ѝ, SAS по никакъв начин не можело да избегне задължението за изплащане на обезщетение по член 5, параграф 1, буква в), подточка i), разглеждан във връзка с член 7, параграф 1, буква а) от Регламент № 261/2004.

17 От своя страна Airhelp оспорва твърдението, че разглежданата стачка представлява „извънредно обстоятелство“ по смисъла на член 5, параграф 3 от посочения регламент. В действителност сключването на колективни трудови договори се вписвало в рамките на обичайната стопанска дейност на авиокомпания и по този повод било възможно да възникнат социални конфликти. Освен това при преговорите с оглед сключването на такъв договор страните можели да предприемат колективни действия като стачки или локаут. Във всеки случай, предвид увеличението на заплатите на пилотите от SAS през предходните години, този социален конфликт е бил предвидим за посоченото дружество.

18 Ето защо запитващата юрисдикция иска да се установи дали понятието „извънредни обстоятелства“ по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004 включва стачка, обявена от организации на работници, за която е отправено предизвестие и е организирана законосъобразно.

19 При тези обстоятелства Attunda tingsrätt (Първоинстанционен съд Атунда) решава да спре производството и да постави на Съда следните преюдициални въпроси:

„1) Представлява ли „извънредно обстоятелство“ по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004 стачката на пилоти на граждански въздухоплавателни средства, които са наети от въздушен превозвач и са необходими за извършване на полет, когато стачката не е обявена във връзка с приета или съобщена от въздушния превозвач мярка, а за нея е дадено предизвестие и е организирана законосъобразно в съответствие с националното право 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 на работниците?

2) Има ли значение за отговора на първия въпрос основателността на исканията на организациите на работниците, и по-специално фактът, че исканото увеличение на заплатите е значително по-високо от увеличенията на заплатите, които по принцип са приложими за съответните национални пазари на труда?

3) Има ли значение за отговора на първия въпрос 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?“.

По преюдициалните въпроси

20 С трите си въпроса, които следва да се разгледат заедно, запитващата юрисдикция иска по същество да се установи дали член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че стачно движение, започнало по призив на синдикална организация на персонала на оперираща въздушен превозвач в съответствие с предвидените в националното законодателство условия, по-специално с изисквания в него срок за предизвестие, което има за цел да се предявят исканията на работниците на този въздушен превозвач, и последвано от една или повече категории персонал, чието присъствие е необходимо за осъществяване на полет, представлява „извънредно обстоятелство“ по смисъла на тази разпоредба.

21 В самото начало следва да се припомни, че при отмяна на полет член 5 от Регламент № 261/2004 предвижда, че съответните пътници имат право на обезщетение за сметка на опериращия въздушен превозвач в съответствие с член 7, параграф 1 от този регламент, освен ако предварително не бъдат уведомени за отмяната при спазване на сроковете по параграф 1, буква в), подточки i)—iii) от този член 5.

22 Все пак член 5, параграф 3 във връзка със съображения 14 и 15 от Регламент № 261/2004 освобождава оперираща въздушен превозвач от задължението да изплаща обезщетение, ако може да докаже, че отмяната се дължи на „извънредни обстоятелства“, които не е могло да бъдат избегнати, дори да са били взети всички необходими мерки. Освен това в случай на настъпване на такива обстоятелства оперирашият въздушен превозвач трябва също така да докаже, че е взел съобразени с положението мерки, като е използвал всички човешки или материални ресурси и финансови средства, с които е разполагал, за да не допусне това положение да доведе до отмяна на съответния полет. От него обаче не може да се изискват жертви, непоносими с оглед на капацитета на предприятието му към релевантния момент (вж. в този смисъл решение от 11 юни 2020 г., Transportes Aéros Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, т. 36 и цитираната съдебна практика).

23 Съгласно постоянната практика на Съда с понятието „извънредни обстоятелства“ по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004 се обозначават събитията, 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, като тези две условия са кумулативни и спазването им трябва да бъде предмет на преценка във всеки отделен случай (вж. в този смисъл решения от 22 декември 2008 г., Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, т. 23, от 17 септември 2015 г., Van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, т. 36, от 17 април 2018 г., Krüsemann, т. 32 и 34 и от 11 юни 2020 г., Transportes Aéros Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, т. 37).

24 При това положение, като се има предвид, от една страна, целта на този регламент, посочена в съображение 1, да се осигури високо равнище на защита на пътниците, и от друга страна, обстоятелството, че член 5, параграф 3 от посочения регламент дерогира принципа за правото на обезщетение на пътниците в случай на отмяна на полета им, понятието „извънредни обстоятелства“ по смисъла на тази разпоредба трябва да се тълкува стриктно (решение от 17 април 2018 г., Krüsemann, т. 36 и цитираната съдебна практика).

25 Именно в този контекст следва да се прецени дали стачно движение, започнало по призив на синдикална организация на персонала на оперираща въздушен превозвач в съответствие с предвидените в националното законодателство условия, по-специално с изисквания в него срок за предизвестие, което има за цел да се предявят исканията на работниците на този въздушен превозвач, и последвано от една или повече категории персонал, чието присъствие е необходимо за осъществяване на полет, може да представлява „извънредно обстоятелство“ по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004, както е тълкувано от Съда в неговата практика, припомнена в точка 23 от настоящото решение.

26 На първо място, следва да се определи дали стачка с посочените в предходната точка характеристики може да представлява събитие, което поради своето естество или произход не е присъщо на нормалното упражняване на дейността на съответния въздушен превозвач.

27 В това отношение следва да се отбележи, че правото на провеждане на колективни действия, включително правото на стачка, представлява основно право, предвидено в член 28 от Хартата на основните права на Европейския съюз (наричана по-нататък „Хартата“), като това право е защитено в съответствие с правото на Съюза и националните законодателства и практики (вж. в този смисъл решение от 11 декември 2007 г., International Transport Workers’ Federation и Finnish Seamen’s Union, C-438/05, EU:C:2007:772, т. 44).

28 Въпреки че стачката представлява конфликтно моментно състояние в отношенията между работниците и работодателя, чиято дейност има за цел да блокира, тя все пак е една от възможните прояви на колективните преговори и следователно трябва да се счита за събитие, присъщо на нормалното упражняване на дейността на съответния работодател, независимо от особеностите на съответния пазар на труда или на приложимото национално законодателство, що се отнася до упражняването на това основно право.

29 Това тълкуване трябва да важи и когато работодателят, както в случая, е оперираща въздушен превозвач. Всъщност в точки 40—42 от решение от 17 април 2018 г., Krüsemann, Съдът е постановил, че при упражняването на своята дейност обичайно на опериращите въздушни превозвачи може да се налага да се справят със спорове, ако не и с конфликти със служителите или с част от тях. Подобно обаче на мерките за преструктуриране и реорганизация, разглеждани по делото, по което е постановено това решение, и на социалните конфликти, които може да произтекат от тях, мерки относно условията на труд и заплащане на персонала на оперираща въздушен превозвач са част от нормалното упражняване на дейността на посочения превозвач.

30 Така стачка, чиято цел се свежда до това да се получи от предприятие за въздушен транспорт увеличение на заплатите на пилотите, промяна в работното им време, както и по-голяма предвидимост в областта на работното време, представлява събитие, присъщо на нормалното упражняване на дейността на това предприятие, по-специално когато такава стачка е организирана в съответствие със закона.

31 На второ място, следва да се прецени дали стачка с посочените в точка 25 от настоящото решение характеристики трябва да се счита за събитие, което е изцяло извън ефективния контрол на съответния въздушен превозвач.

32 В това отношение следва да се отбележи, първо, че тъй като стачката представлява право на работниците, гарантирано с член 28 от Хартата, обстоятелството, че те се позовават на това право и следователно започват стачно движение, трябва да се счита за предвидимо за всеки работодател, по-специално когато такава стачка се предхожда от предизвестие.

33 Впрочем Съдът вече е постановил, че стачка, която се предхожда от предвиденото в приложимото национално законодателство предизвестие, за която е било обявено, че може да обхване сектори, които оказват влияние върху дейността на предприятие, което първоначално не е засегнато от тази стачка, не представлява извънредно и непредвидимо събитие (решение от 7 май 1991 г., Organisationen Danske Slagterier, C-338/89, EU:C:1991:192, т. 18).

34 Що се отнася до случая в главното производство, става ясно, че е било възможно разглежданата стачка да се предвиди, тъй като от акта за преюдициално запитване е видно, че от лятото на 2018 г. синдикалните организации на пилотите са прекратили колективния трудов договор, който е следвало да обхване периода 2017—2020 г., поради което SAS няма как да не е знаело, че пилотите възнамеряват да предявят искания. Освен това от материалите, предоставени на Съда, не следва, че разглежданата в главното производство стачка е започнала, без да бъде спазено предвиденото от закона предизвестие.

35 Второ, тъй като избухването на стачка представлява предвидимо за работодателя събитие, той по принцип разполага със средства да се подготви за това и евентуално да смекчи последиците от стачката, поради което в известна степен запазва контрол върху събитията.

36 Всъщност, както следва от точка 24 от настоящото решение, тъй като понятието „извънредни обстоятелства“ по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува стриктно, следва да се приеме, че изборът на думата „извънредно“ свидетелства за намерението на законодателя на Съюза да включи в понятието „извънредни обстоятелства“ само обстоятелствата, върху които оперiращият въздушен превозвач няма никакъв контрол. Подобно на всеки работодател обаче, оперiращ въздушен превозвач, който се сблъсква със стачка на персонала си, мотивирана от искания, свързани с условията на труд и заплащане, няма основание да твърди, че не упражнява никакъв контрол върху това стачно движение.

37 Следователно, за да се гарантира полезното действие на задължението за изплащане на обезщетение по член 7, параграф 1 от Регламент № 261/2004, стачка на персонала на оперiращ въздушен превозвач не може да се квалифицира като „извънредно обстоятелство“ по смисъла на член 5, параграф 3 от този регламент, когато тази стачка е свързана с искания относно трудовите правоотношения между посочения въздушен превозвач и персонала му, които могат да бъдат разгледани в рамките на вътрешния за предприятието социален диалог. Впрочем точно такъв е случаят с преговорите относно заплатите.

38 Впрочем тази констатация не може да бъде поставена под въпрос от евентуалните неоснователни или непропорционални искания на стачкуващите или от отказа им на предложение за постигане на споразумение, тъй като определянето на равнището на заплатите при всички случаи попада в обхвата на трудовите правоотношения между работодателя и неговите работници.

39 Трето, от практиката на Съда относно понятието „извънредни обстоятелства“ по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004 е видно, че събитията с „вътрешен“ произход следва да се разграничават от тези, чийто произход е „външен“ за опериращия въздушен превозвач.

40 В този смисъл в обхвата на това понятие съответно попадат като примери за настъпване на такива „външни“ събития сблъсък на самолет с птица (вж. в този смисъл решение от 4 май 2017 г., Pešková и Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, т. 26), повреда на самолетна гума, причинена от намиращ се на пистата на летище чужд обект, като подвижен отломък (вж. в този смисъл решение от 4 април 2019 г., Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, т. 34), наличие на гориво на писта на летище, станало причина за затварянето ѝ (вж. в този смисъл решение от 26 юни 2019 г., Moens, C-159/18, EU:C:2019:535, т. 29), сблъсък между кормилото за височина на самолет на място за паркиране и малкото крило на самолет на друга авиокомпания, който е предизвикан от движението на втория самолет (вж. в този смисъл определение от 14 януари 2021 г., Airhelp, C-264/20, непубликувано, EU:C:2021:26, т. 26), но и скрити фабрични дефекти или още актове на саботаж или тероризъм (вж. в този смисъл решения от 22 декември 2008 г., Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, т. 26 и от 17 септември 2015 г., Van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, т. 38).

41 Общото между всички тези събития е, че са резултат от дейността на въздушния превозвач и от външни обстоятелства, които на практика са повече или по-малко чести, но които са извън контрола на въздушния превозвач, тъй като възникват вследствие на фактори от природно естество или на действия на трети лица — като друг въздушен превозвач или публични или частни субекти, които се намесват в дейността на въздушния превозвач или в летищната дейност.

42 Следователно, като е посочил в съображение 14 от Регламент № 261/2004, че извънредни обстоятелства може да възникнат по-специално в случаи на стачки, които оказват влияние върху дейността на опериращия въздушен превозвач, законодателят на Съюза е имал предвид стачките, които са външни за дейността на съответния въздушен превозвач. Следователно именно стачни движения, последвани от ръководители на полети или от персонала на летище, може да представляват „извънредни обстоятелства“ по смисъла на член 5, параграф 3 от този регламент (вж. в този смисъл решение от 4 октомври 2012 г., Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604).

43 Впрочем, тъй като такива стачни движения не спадат към упражняването на дейността на този въздушен превозвач и по този начин са извън ефективния му контрол, те представляват „извънредни обстоятелства“ по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004.

44 За сметка на това стачка, започната и последвана от членове на персонала на съответното предприятие за въздушен транспорт, представлява „вътрешно“ за това предприятие събитие, включително когато става въпрос за стачка, започнала по призив на синдикални организации, след като същите действат в интерес на работниците на посоченото предприятие.

45 При все това, ако такава стачка започва във връзка с искания, които само публичните органи могат да изпълнят и които поради това са извън ефективния контрол на съответния въздушен превозвач, тя може да представлява „извънредно обстоятелство“ по смисъла на съдебната практика, припомнена в точка 23 от настоящото решение.

46 Четвърто, да се приеме, че стачка, организирана в съответствие със закона и както е описана в точка 25 от настоящото решение, не попада в обхвата на понятието „извънредни обстоятелства“ по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004, не може да накърнява основните права на съответния въздушен превозвач.

47 Всъщност наличието на стачно движение и рискът да трябва да се изплати предвиденото в член 5, параграф 1 и в член 7, параграф 1 от Регламент № 261/2004 обезщетение на пътниците, чийто полет е бил отменен, не може да се считат за накърняващи съществото съдържание на правото на преговори на работодателя, посочено в член 28 от Хартата.

48 В това отношение е достатъчно да се посочи, че обстоятелството, че въздушен превозвач е изправен пред риска да трябва да изплати такова обезщетение поради организирана в съответствие със закона стачка на членове на персонала му, не го принуждава да приеме, без обсъждане, всички искания на стачкуващите. Всъщност въздушният превозвач продължава да бъде в състояние да защитава интересите на предприятието, така че да постигне задоволителен компромис за всички социални партньори. Ето защо не може да се приеме, че въздушният превозвач се оказва лишен от своята защитена от правото на Съюза свобода на преговори и от самото начало да приеме ролята на губещия в социалния спор.

49 Що се отнася до твърдяното от SAS нарушение както на свободата му на стопанска инициатива, така и на правото му на собственост, гарантирани съответно с членове 16 и 17 от Хартата, следва да се припомни, че свободата на стопанска инициатива и правото на собственост не са абсолютни прерогативи и че в контекст като разглежданията в главното производство те трябва да бъдат в съответствие с член 38 от Хартата, който подобно на член 169 ДФЕС цели да осигури в политиките на Съюза високо равнище на защита на потребителите, в това число на пътниците, ползващи въздушен транспорт (вж. в този смисъл решение от 31 януари 2013 г., McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, т. 60, 62 и 63).

50 Впрочем със значимостта, която придобива целта за защита на потребителите, в това число и на пътниците, ползващи въздушен транспорт, може да се обосноват негативни, дори тежки икономически последици за някои икономически оператори (решение от 31 януари 2013 г., McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, т. 48 и цитираната съдебна практика).

51 С оглед на изложените съображения следва да се приеме, че изключването на квалификацията „извънредни обстоятелства“ по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004 във връзка с организирана в съответствие със закона стачка и която има посочените в точка 25 от настоящото решение характеристики, не може да накърни основните права на оперираща въздушен превозвач, гарантирани с членове 16, 17 и 28 от Хартата.

52 При тези условия на поставените въпроси следва да се отговори, че член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че стачно движение, започнало по призив на синдикална организация на персонала на оперираща въздушен превозвач в съответствие с предвидените в националното законодателство условия, по-специално с изисквания в него срок за предизвестие, което има за цел да се предявят исканията на работниците на този въздушен превозвач, и последвано от категория персонал, необходим за осъществяване на полет, не попада в обхвата на понятието „извънредно обстоятелство“ по смисъла на тази разпоредба.

По съдебните разноски

53 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 разноски. Разходите, направени за представяне на становища пред Съда, различни от тези на посочените страни, не подлежат на възстановяване.

По изложените съображения Съдът (голям 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, трябва да се тълкува в смисъл, че стачно движение, започнало по призив на синдикална организация на персонала на опериращ въздушен превозвач в съответствие с предвидените в националното законодателство условия, по-специално с изисквания в него срок за предизвестие, което има за цел да се предявят исканията на работниците на този въздушен превозвач, и последвано от категория персонал, необходим за осъществяване на полет, не попада в обхвата на понятието „извънредно обстоятелство“ по смисъла на тази разпоредба.

Подписи