Сборник съдебна практика

ЗАКЛЮЧЕНИЕ НА ГЕНЕРАЛНИЯ АДВОКАТ
Е. ТАНЧЕВ
представено на 12 април 2018 година [1]

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

Helga Krüsemann
Gabriele Heidenreich
Doris Manneck
Rita Juretschke (C-195/17)
Thomas Neufeldt
Julia и Gabriel Neufeldt, и двамата представлявани от родителите си Sandra и Thomas Neufeldt (C-197/17)
Ivan Wallmann (C-198/17)
Rita Hoffmeyer
Rudolf Meyer (C-199/17)
Susanne de Winder (C-200/17)
Holger и Nicole Schlosser (C-201/17)
Peter Rebbe
Hans-Peter Rebbe
Harmine Rebbe (C-202/17)
Eberhard Schmeer (C-203/17)
Brigitte Wittmann (C-226/17)
Reinhard Wittmann (C-228/17)
Regina Lorenz
Prisca Sprecher (C-254/17)
Margarethe Yüce
Ali Yüce
Emin Yüce
Emre Yüce (C-274/17)
Friedemann Schoen
Brigitta Schoen (C-275/17)
Susanne Meyer
Sophie Meyer
Jan Meyer (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
Thomas Küther
Antonia Künnecke
Moritz Künnecke (C-284/17)
Marta Gentile

1 Език на оригиналния текст: английски.

Marcel Gentile (C-285/17)
Gabriele Ossenbeck (C-286/17)
Angelina Fell
Florian Fell
Vincent Fell (C-290/17)
Helga Jordan-Grompe
Sven Grompe
Yves-Felix Grompe
Justin Joel Grompe (C-291/17)
срещу
TUIfly GmbH
(24 преюдициални запитвания, отправени от Amtsgericht Hannover (Районен съд Хановер, Германия)
и
EUflight.de GmbH (C-292/17)
срещу
TUIfly GmbH

(Преюдициално запитване, отправено от Amtsgericht Düsseldorf (Районен съд Дюселдорф, Германия)

„Преюдициално запитване — Въздушен транспорт — Регламент (ЕО) № 261/2004 — Член 5, параграф 3— Обезщетяване на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети — Понятие „извънредни обстоятелства“ — Масово отсъствие на авиационния персонал поради т.нар. „самоволна стачка“, прикрита под формата на отпуск по болест — Причинно-следствена връзка — Предотвратимост“

I. Въведение

1. Представлява ли т.нар. „самоволна стачка“[2], прикрита под формата на отпуск по болест, „извънредно обстоятелство“ съгласно член 5, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 261/2004[3], на основание на което въздушният превозвач е освободен от задължението за изплащане на обезщетение на потърпевшите пътници, когато в резултат от стачката има отменени или закъснели полети?

2. Това е по същество ключовият въпрос, поставен за разглеждане пред Съда със съединените преюдициални запитвания от Amtsgericht Hannover (Районен съд Хановер, Германия) и Amtsgericht Düsseldorf (Районен съд Дюселдорф, Германия), които са сезирани от няколко пътници с искане да им бъде присъдено обезщетение по силата на Регламент № 261/2004, след като полетите им са отменени или извършени с голямо закъснение, тъй като необичайно висок процент от авиационния персонал на въздушния превозвач е бил в отпуск по болест.

2 На страница http://dictionnaire-juridique.jurimodel.com/Gr%E8ve.html „grève sauvage“ се определя като „grève déclenchée en dehors d'un mot d'ordre d'un syndicat [стачка, която не е обявена от синдикална организация]“. В речника на издателство „Кеймбридж“ на страница https://dictionary.cambridge.org/us/dictionary/english/wildcat-strike самоволната стачка се определя като „внезапна стачка (= актът на отказ от работа като протест) без предупреждение от работниците и често без официалната подкрепа на синдикалните организации“. Самоволните стачки в правото на Съюза са разгледани напр. от *Bogg*, A. Viking and Laval: The International Labour Law Perspective — In Freeland, M.R. et *Prassl*, J. Viking, Laval and Beyond, Hart Publishing, 2014, 41—74.

3 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) (наричан по-нататък „Регламент № 261/2004“).

3. Настоящото дело дава възможност на Съда да развие практиката си по тълкуването на Регламент № 261/2004, за който следва да се припомни, че има реално въздействие върху живота на гражданите на Европейския съюз и всички лица, които пътуват в границите му.

II. Правна уредба

4. Съображения 1, 2, 14 и 15 от Регламент № 261/2004 гласят:

„(1) Действия на Общността 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].

(2) Отказан достъп на борда и отмяна или дълго закъснение на полети причинява сериозно безпокойство и неудобство на пътниците.

[…]

(14) Съгласно Конвенцията от Монреал, задълженията на оперирашите 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“.

5. Член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004 гласи:

„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“.

III. Фактите в главното производство и преюдициалните въпроси

A. Преюдициалното запитване от Amtsgericht Hannover (Районен съд Хановер, Германия)

6. Ищците по 24-те дела пред Amtsgericht Hannover (Районен съд Хановер) са резервирали полети с TUIfly GmbH (наричано по-нататък „TUIfly“), въздушен превозвач със седалище в Хановер, Германия. Ищците искат да им бъде присъдено обезщетение от TUIfly съгласно член 7 от Регламент № 261/2004[4] поради отмяна или голямо закъснение на полетите им между 3 октомври 2016 г. и 8 октомври 2016 г.

4 За размерите на обезщетението при отмяна или закъснение на полет вж. т. 38 по-долу.

7. Въпросните отменени или закъснели полети се дължат на инцидент в началото на октомври 2016 г., когато голям брой от авиационния персонал на TUIfly внезапно излиза в болнични, в резултат от което е трябвало да бъдат отменени повече от 100 полета, а много повече са извършени с голямо закъснение.

8. Тази вълна от отпуски по болест се появява, след като на 30 септември 2016 г. ръководството на TUIfly уведомява служителите си за бъдещите си планове за преструктуриране, които са посрещнати със силна съпротива.

9. Съгласно акта за преюдициално запитване броят на отсъстващите по болест служители на TUIfly обикновено възлиза на около 10 % от числения състав, включително персонала в пилотската кабина и салонния персонал. След като на 30 септември 2016 г. ръководството на TUIfly обявява мерките за преструктуриране, броят на отсъстващите по болест служители на TUIfly обаче рязко се повишава, особено през периода между 3 октомври 2016 г. и 9 октомври 2016 г., като достига върховата си точка на 7 октомври 2016 г., когато 89 % от персонала в пилотската кабина и 62 % от салонния персонал отсъстват по болест.

10. В резултат от това, на 3 октомври 2016 г. TUIfly изцяло се отказва от първоначалния си график на полетите и прави нов. TUIfly субчартира полети на други авиокомпании и вика на работа служителите, които са в отпуск.

11. Поради недостиг на персонал на 3 октомври 2016 г. с голямо закъснение са извършени 24 полета. На 4 октомври 2016 г. 7 полета са отменени, а 29 са извършени с голямо закъснение. След 5 октомври 2016 г. голяма част от полетите са отменени. На 7 и 8 октомври 2016 г. TUIfly отменя всички полети от Германия до съответните им дестинации въз основа на предположението, че обратният превоз на пътниците в края на пътуването им вече не може да бъде гарантиран.

12. На 7 октомври 2016 г. ръководството на TUIfly уведомява служителите си, че е постигнато споразумение с техните представители във връзка с плановете за преструктуриране. Впоследствие броят на отсъстващите по болест служители от авиационния персонал на TUIfly спада до обичайното си равнище.

13. В главното производство TUIfly поддържа, че не е длъжно да изплаща обезщетение на ищците, защото отмяната или закъснението на въпросните полети са причинени от „извънредни обстоятелства“ по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004. Ищците изтъкват, че TUIfly не е освободено от задължението за изплащане на обезщетение, защото въпросните събития не представляват извънредни обстоятелства и са могли да бъдат избегнати, ако са били взети всички необходими мерки.

14. При това положение Amtsgericht Hannover (Районен съд Хановер) решава да спре производството по 24-те дела и да постави на Съда следните преюдициални въпроси:

„1) Представлява ли извънредно обстоятелство по член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004 отсъствието поради отпуск по болест на съществена за провеждането на полети част от персонала на оперираща въздушен превозвач? При утвърдителен отговор на първия въпрос: какъв трябва да бъде процентът на отсъстващите, за да се приеме наличието на подобно обстоятелство?

2) Ако отговорът на първия въпрос е отрицателен: представлява ли извънредно обстоятелство по член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004 спонтанното отсъствие на съществена за провеждането на полети част от персонала на оперираща 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 подобно обстоятелство?

3) Ако отговорът на първия или втория въпрос е утвърдителен: трябва ли извънредното обстоятелство да е било налице при самия отменен полет или оперирашият 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 извънредното обстоятелство ли се отнася или до последиците от настъпването на това обстоятелство?“.

Б. Преюдициалното запитване от Amtsgericht Düsseldorf (Районен съд Дюселдорф)

15. В главното производство пред Amtsgericht Düsseldorf (Районен съд Дюселдорф) само един ищец предявява иск за обезщетение на основание член 7 от Регламент № 261/2004 срещу TUIfly. В акта за преюдициално запитване се посочва, че ищецът EUflight.de предявява този иск от името на пътник, който му е прехвърлил правото си на обезщетение на основание на посочения регламент поради отменен полет на 7 октомври 2016 г.

16. Съгласно акта за преюдициално запитване Amtsgericht Düsseldorf (Районен съд Дюселдорф) приема, че наличието на голям брой служители, които внезапно излизат в отпуск по болест, без значение дали причината за това е вълна от истински заболявания или т.нар. „самоволна стачка“, се квалифицира като „извънредно обстоятелство“ по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004. Запитващата юрисдикция обаче има съмнения по въпроса дали е налице достатъчна причинно-следствена връзка между тези извънредни обстоятелства и отмяната на съответния полет, тъй като той е отменен като част от общата реорганизация на графика на полетите, предприета от TUIfly след 2 октомври 2016 г. Запитващата юрисдикция по-специално изтъква, че тъй като TUIfly не посочва конкретния екипаж, който е бил разпределен за спорния полет, то ще бъде освободено от задължението да изплати обезщетение поради извънредно обстоятелство само ако причинно-следствената връзка между извънредното обстоятелство и отмяната на полета се тълкува широко.

17. При това положение Amtsgericht Düsseldorf (Районен съд Дюселдорф) решава да спре производството и да постави на Съда следния преюдициален въпрос:

„Причинена ли е отмяната на полет от извънредно обстоятелство по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/04, 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? Може ли съгласно член 5, параграф 3 от Регламент № 261/04 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?“.

IV. Производството пред Съда

18. Съгласно член 54 от Процедурния правилник на Съда 24-те преюдициални запитвания от Amtsgericht Hannover (Районен съд Хановер) и преюдициалното запитване от Amtsgericht Düsseldorf (Районен съд Дюселдорф) са съединени за целите на писмената и устната фаза на производството и на съдебното решение[5].

19. На Съда са представени писмени становища от представителите на ищците по девет от съединените дела[6], TUIfly, германското правителство, полското правителство и Комисията.

20. В съдебното заседание, проведено на 25 януари 2018 г., участват представителите на ищците по 11 от съединените дела[7], TUIfly, френското правителство, германското правителство и Комисията.

V. Анализ

21. Анализът ми се състои от три основни части. Първо, ще направя предварителна бележка относно разглеждането на поставените на Съда въпроси. Второ, ще анализирам някои предварителни въпроси по допустимостта, повдигнати от TUIfly. Трето, ще разгледам по същество четирите преюдициални въпроса, като преди това ще направя преглед на практиката на Съда по член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004, върху която се основава последващата оценка.

A. Предварителна бележка

22. С четирите си въпроса Amtsgericht Hannover (Районен съд Хановер) по същество иска да установи дали т.нар. „самоволна стачка“, прикрита под формата на отпуск по болест, която пряко или косвено е причинила отмяната на полети или големи закъснения, представлява „извънредно обстоятелство“ по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004, което освобождава въздушния превозвач от задължението му да изплати обезщетение на пътниците по исковете, предмет на главните производства.

23. Съгласно член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004 въздушният превозвач не е длъжен да изплаща обезщетение по член 7 от същия регламент, „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 Ще отбележа, че първоначално Amtsgericht Hannover (Районен съд Хановер) отправя 28 преюдициални запитвания, но три от тях — по дела C-196/17, C-276/17 и C-277/17 — бяха оттеглени, в резултат от което за разглеждане остават 25 дела. Освен това ще отбележа, че производствата по 19-те преюдициални запитвания по дела C-307/17, C-311/17, C-316/17, C-317/17, C-352/17—C-362/17, C-394/17, C-403/17, C-409/17 и C-429/17, отправени от Amtsgericht Hannover (Районен съд Хановер) — едно от които (C-352/17) е оттеглено — са спрени съгласно член 55 от Процедурния правилник на Съда, докато Съдът се произнесе с решение по настоящите дела.

6 Дела C-197/17, C-198/17, C-201/17, C-203/17, C-254/17, C-275/17, C-280/17, C-284/17 и C-292/17.

7 Дела C-197/17, C-198/17, C-201/17, C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-275/17, C-282/17, C-283/17 и C-292/17. Представителите на ищците, представили писмени становища пред Съда, също участваха в съдебното заседание с изключение на тези по дела C-280/17 и C-284/17. Представителите на ищците по дела C-226/17, C-228/17, C-282/17 и C-283/17 представиха само устни становища пред Съда.

24. Следователно съгласно член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004 въздушният превозвач трябва да докаже три основни елемента, за да може да се възползва от предвиденото освобождаване: 1) наличието на „извънредни обстоятелства“; 2) отмяната на полета или голямото закъснение трябва да бъдат „причинени“ от извънредните обстоятелства; и 3) извънредните обстоятелства „не са могли да бъдат избегнати, дори да са били взети всички необходими мерки“ [8].

25. Четирите въпроса, поставени от Amtsgericht Hannover (Районен съд Хановер), се отнасят и до трите условия. Първият и вторият въпрос се отнасят до първото условие, а именно дали вълната от отпуски по болест или т.нар. „самоволна стачка“ представлява „извънредно обстоятелство“. Третият въпрос засяга второто условие за причинно-следствена връзка, т.е. дали е достатъчно извънредните обстоятелства да са само косвена причина за отмяната или голямото закъснение на полета, дължащи се на направената от TUIfly реорганизация на графика на полетите. Четвъртият въпрос касае третото условие, т.е. дали е трябвало да бъдат „избегнати“ самите извънредни обстоятелства или последиците от тях.

26. Единственият въпрос, поставен от Amtsgericht Düsseldorf (Районен съд Дюселдорф), се отнася до това дали, ако се приеме, че вълната от заболявания или т.нар. „самоволна стачка“ представлява „извънредно обстоятелство“, отмяната на полета все пак е причинена от извънредни обстоятелства и в случая, когато те само косвено засягат въпросния полет, тъй като екипажът за този полет действително е бил на разположение и полетът е щял да се извърши, ако TUIfly не беше предприело обща реорганизация на графика, вследствие на която екипажът е разпределен на други полети поради посочените извънредни обстоятелства.

27. Следователно поставеният от Amtsgericht Düsseldorf (Районен съд Дюселдорф) въпрос е много близък до третия въпрос, поставен от Amtsgericht Hannover (Районен съд Хановер). Поради това в анализа ми по-долу ще ги разгледам заедно.

Б. По допустимостта

28. TUIfly твърди, че преюдициалното запитване от Amtsgericht Hannover (Районен съд Хановер) е частично недопустимо. То поддържа, че първият и вторият въпрос са извън предмета на спора в главното производство, тъй като те предполагат висок процент на намиращите се в отпуск по болест от целия персонал на въздушния превозвач, докато в главното производство става дума за висок процент на намиращите в отпуск по болест само сред авиационния персонал, т.е. пилоти, стюарди и стюардеси. TUIfly също изтъква, че първият и вторият въпрос, с които се търсят напътствия във връзка с това колко висок трябва да е процентът на отсъствия, за да е налице извънредно обстоятелство, засягат преценка на фактите, която е от компетентността на националната юрисдикция, а не на Съда. Освен това TUIfly подчертава, че третият въпрос няма нищо общо с предмета на спора в главното производство, тъй като TUIfly не е направило нов график на полетите „по икономически съображения“ и във всеки случай този въпрос е твърде абстрактен.

29. Отбелязвам, че макар да не повдига възражение за недопустимост срещу запитването на Amtsgericht Hannover (Районен съд Хановер), германското правителство счита, че отговорът на първия въпрос, поставен от Amtsgericht Hannover (Районен съд Хановер), не е определящ за решаването на спора в главното производство, тъй като не е имало масово заболяване на авиационния персонал на TUIfly, а т.нар. „самоволна стачка“.

30. Според мен поставените от Amtsgericht Hannover (Районен съд Хановер) въпроси са допустими.

8 Вж. напр. заключението на генералния адвокат Sharpston по дело Kramme (C-396/06, EU:C:2007:555, т. 31).

31. В практиката на Съда е установено, че въпросите, които са свързани с тълкуването на правото на Съюза и са поставени от националния съд в нормативната и фактическата 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 очевидно, че исканото тълкуване на правото на Съюза няма никаква връзка с действителността или с предмета на спора в главното производство, когато проблемът е от хипотетично естество или също когато Съдът не разполага с необходимите данни от фактическа и правна страна, за да бъде полезен с отговора на поставените му въпроси[9].

32. Освен това презумпцията за релевантност не би могла да бъде оборена просто с обстоятелството, че една от страните по главното производство оспорва някои факти, от които зависи определянето на предмета на посочения спор[10].

33. По настоящото дело — от акта за преюдициално запитване и от контекста на първия и втория въпрос, както са формулирани от запитващата юрисдикция — е видно, че тези въпроси се отнасят до авиационния персонал на TUIfly. Не се оспорва, че заинтересованите лица по смисъла на член 23 от Статута са могли да изразят ефективно становищата си по тези въпроси.

34. Освен това не е очевидно, че поставените въпроси нямат никаква връзка с действителността или с предмета на спора в главното производство. Актът за преюдициално запитване също не съдържа информация, която да обосновава извода, че въпросите касаят чисто хипотетичен проблем.

35. Следователно липсват достатъчно основания, за да се обори презумпцията за релевантност, с която се ползват преюдициалните въпроси, поставени от Amtsgericht Hannover (Районен съд Хановер).

B. По съществото на спора

1. Преглед на практика на Съда по член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004

36. В постоянната си практика Съдът е приел, че изключенията от разпоредбите, предоставящи права на пътниците във въздушния транспорт, се тълкуват стриктно[11]. В съдебната практика обаче също е установено, че с приемането на Регламент № 261/2004 законодателят на Съюза е целял и да постигне равновесие между интересите на пътниците, ползващи въздушен транспорт, и интересите на въздушните превозвачи[12]. Предвид това Съдът тълкува по следния начин освобождаването на въздушните превозвачи от задължението да изплащат обезщетение за отменени полети и големи закъснения при „извънредни обстоятелства“, термин, който не е определен в Регламент № 261/2004.

9 Вж. напр. решение от 14 декември 2017 г., Avon Cosmetics (C-305/16, EU:C:2017:970, т. 59 и цитираната съдебна практика).

10 Вж. напр. решение от 22 септември 2016 г., Breitsamer und Ulrich (C-113/15, EU:C:2016:718, т. 34 и цитираната съдебна практика).

11 Решение от 4 октомври 2012 г., Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604, т. 38). Вж. също заключението на генералния адвокат Sharpston по дело Sturgeon и др. (C-402/07 и C-432/07, EU:C:2009:416, т. 48), в което генералният адвокат изтъква, че в решение от 10 януари 2006 г., IATA и ELFAA (C-344/04, EU:C:2006:10, т. 48), Съдът ясно определя, че „защитата на пътниците“ е „непосредствена“ цел на Регламент № 261/2004.

12 Решение от 23 октомври 2012 г., Nelson (C-581/10 и C-629/10, EU:C:2012:657, т. 39).

37. Съдът отхвърля доводите, че прекомерната финансова тежест за въздушните превозвачи трябва да е водеща при тълкуването на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004, като посочва, че от съдебната практика следва, че 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 [13].

38. Съдът отбелязва, че размерът на обезщетението, определен на 250 EUR, 400 EUR и 600 EUR в зависимост от разстоянието на съответните полети, може още да се намали с 50 % в съответствие с член 7, параграф 2, буква в) от Регламент № 261/2004, когато — при полети, които не попадат в приложното поле на член 7, параграф 2, букви а) и б) — закъснението е по-малко от четири часа [14], и че изпълнението на задълженията по Регламент № 261/2004 не засяга правото на тези превозвачи да търсят обезщетение от всяко лице, което е причинило закъснението, в това число от трети лица, както се предвижда в член 13 от Регламента. Така подобно обезщетение може да намали, дори да премахне, финансовата тежест на тези задължения за въздушните превозвачи.

39. Освен това Съдът поддържа, че без да се засяга упоменатото право на превозвачите на обезщетение, не е неподходящо тези задължения поначало да тежат върху въздушните превозвачи, с които съответните пътници имат договор за превоз, даващ им право да бъдат превозени с полет, който не би трябвало нито да се отменя, нито да закъснява [15].

40. Правилото, установено в текста на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004, е допълнително прецизирано чрез тълкуването му от Съда. Съдът отбелязва, че съгласно съображение 14 от Регламент № 261/2004 такива обстоятелства могат 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 [16]. В този смисъл Съдът вече е постановил с оглед на това, че 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 [17]. Предвид това Съдът поддържа, че сблъсъкът на самолета с птица, както и евентуално причинените от това повреди не са неразривно свързани с операционната система на самолета, и поради своето естество или произход не са присъщи на нормалното упражняване на дейността на съответния въздушен превозвач. Това събитие се намира извън ефективния контрол на въздушния превозвач [18]. Достигайки до това заключение, Съдът отбелязва, че „въздушните превозвачи [не трябва да] бъдат поощрявани да се въздържат от вземане на необходимите при такъв инцидент мерки, предпочитайки поддържането и точността на полетите си пред целта за гарантиране на сигурност“ [19].

13 Пак там, т. 81 и цитираната съдебна практика.

14 Пак там, т. 78.

15 Пак там, т. 80 и цитираната съдебна практика.

16 Решение от 4 май 2017 г., Pešková и Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, т. 21 и цитираната съдебна практика).

17 Пак там, т. 22 и цитираната съдебна практика.

18 Пак там, т. 24.

19 Пак там, т. 25.

41. Съдът обаче приема, че в рамките на дейността на въздушния превозвач повредата, причинена от това, че някои самолетни части преждевременно са излезли от строя, е неочаквано събитие, но подобна повреда остава неразривно свързана с много сложната операционна система на самолета, така че това неочаквано събитие е присъщо на нормалното упражняване на дейността на въздушния превозвач, тъй като той обичайно се сблъсква с такъв вид непредвидени технически проблеми. Освен това предотвратяването на подобна повреда не е извън ефективния му контрол [20].

42. На последно място, Съдът отбелязва, че „скрит[ият] фабричен дефект, отразяващ се върху сигурността на полетите“, може да произтича от събития, които не са присъщи на нормалното упражняване на дейността на съответния въздушен превозвач и *се намират* извън ефективния му контрол [21], като същото важи и за вреди, причинени на летателните апарати от актове на саботаж или тероризъм [22]. Съдът също постановява, че затварянето на европейското въздушно пространство поради изригването на вулкан със сигурност се квалифицира като „извънредни обстоятелства“ [23].

43. Освен това в практиката си Съдът е приел, че законодателят на Съюза възнамерява да придаде действие, освобождаващо от задължението да се обезщетят пътниците в случай на отмяна на полет, не на всички извънредни обстоятелства, а единствено на извънредните обстоятелства, които *не биха могли да бъдат избегнати, дори да са били взети всички необходими мерки* [24].

44. Тъй като не всички извънредни обстоятелства водят до освобождаване от такова задължение, този, който възнамерява да се позовава на тях, като TUIfly, трябва освен това да установи, че във всеки случай извънредните обстоятелства не биха могли да бъдат избегнати чрез съобразени със ситуацията мерки, тоест чрез такива, които в момента на проявяване на тези извънредни обстоятелства отговарят по-специално на технически и икономически условия, поносими за съответния въздушен превозвач.

45. Той трябва да установи, че дори като използва всички човешки или материални ресурси и финансови средства, с които разполага, явно не би могъл — освен с цената на непоносими жертви с оглед на капацитета на предприятието му към дадения момент — *да избегне това извънредните обстоятелства, с които се сблъсква, да доведат до отмяната на полета* [25].

46. В този контекст Съдът определя индивидуализирано и гъвкаво понятието за необходими мерки, като оставя на националната юрисдикция задачата да прецени дали с оглед на обстоятелствата в конкретния случай може да се приеме, че въздушният превозвач е взел съобразените със ситуацията мерки [26].

20 Решение от 17 септември 2015 г., van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, т. 41—43).

21 Курсивът е мой.

22 Решение от 22 декември 2008 г., Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, т. 26).

23 Решение от 31 януари 2013 г., McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, т. 34).

24 Курсивът е мой.

25 Решение от 22 декември 2008 г., Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, т. 39—41). Курсивът е мой. Вж. също решение от 4 май 2017 г., Pešková и Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, т. 28, 29 и цитираната съдебна практика).

26 Решение от 4 май 2017 г., Pešková и Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, т. 30).

47. Съдът постановява, че при планирането на полета въздушният превозвач трябва в разумна степен да съобрази риска от закъснение поради евентуалното настъпване на извънредни обстоятелства [27]. За да избегне риска и най-незначителните закъснения поради настъпването на извънредни обстоятелства да водят неминуемо до отмяна на полета, разумният въздушен превозвач трябва своевременно да планира ресурсите си, така че да разполага с известен запас от време, за да е в състояние при възможност да осъществи този полет след отпадането на извънредните обстоятелства [28].

48. Предвид това, що се отнася до пътниците, на които е отказан достъп на борда на самолет, Съдът приема, че от съображение 15 от Регламент № 261/2004 следва, че „извънредни[те] обстоятелства“ могат да се отнасят само за „определен самолет в определен ден“, което не е така в случай на достъп на борда, отказан на пътник поради реорганизация на полетите, вследствие на това, че подобни обстоятелства са засегнали предходен полет. Всъщност понятието „извънредни обстоятелства“ цели да ограничи задълженията на въздушния превозвач, даже да го освободи от тях, когато въпросното събитие не е могло да бъде избегнато, дори да са били взети всички необходими мерки. Ако обаче подобен превозвач е длъжен да отмени полет, предвиден в деня на стачка на персонала на летище, а след това реши да реорганизира своите последващи полети, по никакъв начин не може да се счита, че този превозвач е бил принуден от посочената стачка да откаже достъп на борда на пътник, който надлежно се е представил за качване на борда два дни след отмяната на посочения полет [29].

49. В този контекст от Съда е поискано да установи дали т.нар. „самоволна стачка“ представлява „извънредно обстоятелство“ по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004, и ако е така, какви са последиците от това.

2. Предложение за отговор на първия въпрос

50. Разгледан самостоятелно, отговорът на първия въпрос е ясен. От една страна, предвид обобщената по-горе съдебната практика наличието на организационни мерки при отпуск по болест в предприятие, извършващо дейност сред хора, които обикновено са в добро здравословно състояние, е част от нормалното упражняване на дейността на въздушния превозвач и се намира под ефективния му контрол. От друга страна, масовото отсъствие поради пандемия или друга извънредна ситуация за общественото здраве не е присъщо на нормалното упражняване на дейността на въздушния превозвач и се намира извън ефективния му контрол. В първия случай, за разлика от втория, не са налице „извънредни обстоятелства“ по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004.

51. От материалите по делото и от представените в съдебното заседание доводи обаче е видно, че фактическите обстоятелства в главното производство не са такива. Налице е масово отсъствие, прикрито под формата на отпуск по болест, с което се осъществява т.нар. „самоволна стачка“. При това положение, макар че отговорът на първия въпрос, разгледан самостоятелно, по принцип е утвърдителен, това не е достатъчно за решаването на спора в главното производство, който от фактическа страна се основава на т. нар. „самоволна стачка“, а не на пандемия или друга извънредна ситуация за общественото здраве. Това поне е в основата на напътствията, поискани от запитващата юрисдикция [30].

27 Решение от 12 май 2011 г., Eglītis и Ratnieks (C-294/10, EU:C:2011:303, т. 27).

28 Пак там, т. 28.

29 Решение от 4 октомври 2012 г., Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604, т. 37).

30 Вж. т. 28—35 по-горе.

52. Предвид изложеното предлагам следния отговор на първия въпрос:

„Само действителното отсъствие поради отпуск по болест на съществена за провеждането на полети част от персонала на оперираща въздушен превозвач, което се дължи на пандемия или друга извънредна ситуация за общественото здраве, представлява „извънредно обстоятелство“ по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004. При това положение точният процент на отсъстващите, който е необходим, за да може случаят да бъде квалифициран като „извънредни обстоятелства“, следва да бъде определен от запитващата юрисдикция въз основа на надлежна преценка на всички релевантни фактически обстоятелства“.

3. Предложение за отговор на втория въпрос

53. С втория въпрос запитващата юрисдикция по същество иска да установи дали т.нар. „самоволна стачка“ представлява „извънредно обстоятелство“ по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004. Ако отговорът на този въпрос е утвърдителен, запитващата юрисдикция пита колко висок трябва да е процентът на отсъстващите, за да е налице извънредно обстоятелство.

54. Както се подчертава в практиката на Съда, при тълкуването на разпоредба от правото на Съюза следва да се имат предвид не само съдържанието ѝ, но и контекстът и целите на правната уредба, от която тя е част[31]. В това отношение постановителната част на даден акт на Съюза е неразделна от мотивите му и трябва да се тълкува, когато това е необходимо, предвид съображенията за приемането му[32].

55. От една страна, в съображение 1 от Регламент № 261/2004 се изтъква необходимостта да се осигури „високо равнище на защита“ на пътниците, а в съображение 2 от него се посочва, че отказаният достъп на борда и отмяната на полети им причиняват сериозно безпокойство и неудобство.

56. От друга страна, в съображение 14 от Регламент № 261/2004 се пояснява, че съгласно Конвенцията от Монреал 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 въздушния превозвач.

57. Следователно целите на Регламент № 261/2004 насочват към извода, че „стачките“ са включени в понятието „извънредни обстоятелства“. Този извод се поддържа от разгледаната по-горе практика на Съда до този момент, поне в контекста на значителни отсъствия, които засягат оперативния капацитет, във връзка с тълкуването на понятието „извънредни обстоятелства“, и по-специално по отношение на т.нар. „самоволни стачки“. Тъй като самоволните стачки се провеждат извън нормите на закона, те се намират извън ефективния контрол на въздушния превозвач[33]. Подготвителните работи по приемането на член 5,

31 Вж. напр. решение от 19 ноември 2009 г., Sturgeon и др. (C-402/07 и C-432/07, EU:C:2009:716, т. 41 и цитираната съдебна практика).

32 Пак там, т. 42 и цитираната съдебна практика.

33 В предложението на Комисията за Регламент № 261/2004 се говори за изключителни обстоятелства, за които въздушният превозвач не „отговаря“. Вж. напр. COM(2001) 784 окончателен, стр. 6, т. 20.

параграф 3 от Регламент № 261/2004 подкрепят това тълкуване. В хода им терминът „форсмажорни обстоятелства“ е променен на „извънредни обстоятелства“. Съгласно изявлението на Съвета в Общата позиция тази промяна е направена в интерес на правната яснота [34].

58. В Съюз, основан на принципите на правовата държава, т.нар. „самоволни стачки“ не са присъщи на нормалното упражняване на дейността на съответния въздушен превозвач. Те се различават от обстоятелствата, които са неразривно свързани с операционната система на самолета и поради това са присъщи на нормалното упражняване на дейността на въздушния превозвач. Освен това считам, че уведомяването на служителите за евентуалното преструктуриране не е поставило самоволната стачка под контрола на TUIfly, тъй като тя не е неизбежна последица от това действие [35].

59. Предвид гореизложеното, за да се предостави на запитващата юрисдикция полезен отговор, който обхваща всички релевантни елементи на правото на Съюза, е важно да се подчертае отново (вж. т. 43—48 по-горе), че съгласно практиката на Съда наличието на „извънредни обстоятелства“ само по себе си не е достатъчно, за да бъде освободен въздушният превозвач от задължението да изплати обезщетението за отмяна и голямо закъснение на полети, което трябва да плати по силата на Регламент № 261/2004. Освобождаването, предвидено в член 5, параграф 3 от Регламента, се прилага само по отношение на извънредни обстоятелства, които не са могли да бъдат избегнати, дори да са били взети всички необходими мерки от съответния въздушен превозвач. Както е обяснено в т. 43—48 по-горе, TUIfly носи тежестта да докаже, че не е могло да предотврати възникналото по отношение на него извънредно обстоятелство, довело до отмяна на полета [36].

60. Запитващата юрисдикция е тази, която въз основа на всички релевантни факти трябва да реши и въпроса за процента на отсъстващите, който е необходим, за да може т.нар. „самоволна стачка“ да се квалифицира като „извънредно обстоятелство“ съгласно Регламент № 261/2004.

61. Предвид изложеното предлагам следния отговор на втория въпрос:

„Спонтанното отсъствие на съществена за провеждането на полети част от персонала на оперираща въздушен превозвач поради спиране на работата, което не е в съответствие с трудовото законодателство и колективните трудови договори („самоволна стачка“), е „извънредно обстоятелство“ по член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004. Предвиденото в член 5, параграф 3 освобождаване обаче се прилага единствено по отношение на извънредни обстоятелства, които не са могли да бъдат избегнати, дори да са били взети всички необходими мерки от съответния въздушен превозвач. Този въпрос, както и въпросът за процента на отсъстващите, който е необходим в контекста на самоволна стачка, за да се приеме, че е налице извънредно обстоятелство, са от компетентността на запитващата юрисдикция“.

34 Заключението на генералния адвокат Sharpston по дело Kramme (C-396/06, EU:C:2007:555, т. 50) препраща към Общата позиция и Съобщение до Парламента от 25 март 2003 г. (SEC(2003) 361 окончателен), в което Комисията отбелязва, че условията за обезщетяване, предвидени в Обща позиция (ЕО) № 27/2003 от 18 март 2003 г. (ОВ C 125 E, 2003 г., стр. 63), „ще обвържат обезщетението по-тясно с безпокойството и неудобството, причинени от отмяната на полети“ [неофициален превод].

35 Бих искал също да отбележа, че изводът, че самоволната стачка представлява извънредно обстоятелство, е в съзвучие с наскоро направеното от Комисията предложение за изменение на Регламент № 261/2004, което съдържа неизчерпателен списък на обстоятелствата, считани за „извънредни обстоятелства“ за целите на регламента. В предложението са посочени „трудови спорове, свързани с оперираща въздушен превозвач или основни доставчици на услуги, като летища и доставчици на аеронавигационно обслужване.“ Вж. точка 1, подточка vii) от приложение 1 към COM(2013) 130 окончателен, стр. 30. Вж. също точка 1, подточка vii) от приложение 1 към Законодателна резолюция на Европейския парламент от 5 февруари 2014 г., P7_TA(2014) 0092: „[***н*]епредвидени трудови** спорове, свързани с оперираща въздушен превозвач или основни доставчици на услуги, като летища и доставчици на аеронавигационно обслужване“. Курсивът е от оригинала.

36 При това положение се прилагат националните правила в областта на доказването, като се спазват принципите на ефективност и равностойност. Вж. заключението на генералния адвокат Sharpston по дело Kramme (C-396/06, EU:C:2007:555, т. 63—72).

4. Предложение за отговор на третия въпрос

62. С третия въпрос от Amtsgericht Hannover (Районен съд Хановер) и с въпроса от Amtsgericht Düsseldorf (Районен съд Дюселдорф) запитващите юрисдикции по същество искат да установят обхвата на причинно-следствената връзка между извънредните обстоятелства и отмяната на полети, и по-конкретно дали причинно-следствената връзка е прекъсната от решението на TUIfly да реорганизира графика на всички полети.

63. Съгласно съображение 15 от Регламент № 261/2004 се смята, че съществуват извънредни обстоятелства, 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[37].

64. Според мен отговорът на третия въпрос се съдържа в решение Finnair[38] (т. 48 по-горе), където Съдът установява, че когато превозвач е длъжен да отмени полет, предвиден в деня на стачка на персонала на летище, а след това реши да реорганизира своите последващи полети, по никакъв начин не може да се счита, че този превозвач е бил принуден от посочената стачка да откаже достъп на борда на пътник, който надлежно се е представил за качване на борда два дни след отмяната на посочения полет. С други думи, извънредните обстоятелства трябва да са налице към момента на отмяната на полета и не се разпростират върху новите графици на полетите, направени поради настъпването на извънредни обстоятелства. Това е в съответствие с утвърденото в практиката на Съда задължение за превозвачи, което предполага, че разумният въздушен превозвач трябва своевременно да планира ресурсите си, така че да разполага с известен запас от време, за да е в състояние при възможност да осъществи този полет след отпадането на извънредните обстоятелства (вж. т. 47 по-горе)[39].

65. Предвид изложеното предлагам следния отговор на третия въпрос:

„Извънредните обстоятелства трябва да са настъпили към момента съответно на отмяната или закъснението на полета“.

5. Предложение за отговор на четвъртия въпрос

66. Ако отговорът на втория или третия въпрос е утвърдителен, с четвъртия си въпрос запитващата юрисдикция по същество иска да установи дали критерият за предотвратимост, съгласно който трябва да се докаже, че извънредните обстоятелства „не са могли да бъдат избегнати, дори да са били взети всички необходими мерки“, се отнася до настъпването на извънредните обстоятелства или по-скоро до последиците от тях.

67. Би могло да се приеме, че подчиненото изречение „дори да са били взети всички необходими мерки“[40] в член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004 препраща към „отмяната“, а не към настъпването на „извънредни обстоятелства“, въпреки че може да се сметне, че относителното местоимение „които“ внася двусмисленост. Както обаче е разяснено от текста в курсив в точка 45 по-горе, Съдът вече е постановил, че критерият е предотвратяването на това извънредно обстоятелство, с което въздушният превозвач *се сблъсква*, *„да довед[е] до отмяната на полета“*.

37 Курсивът е мой.

38 Решение от 4 октомври 2012 г., Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604).

39 По този въпрос вж. също заключението на генералния адвокат Bot по дело Finnair (C-22/11, EU:C:2012:223, т. 53, 54 и 61).

40 По въпроса за методите на тълкуване, приложими към член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004, вж. т. 54 по-горе.

68. Следователно „необходими[те] мерки“ се отнасят не до настъпването на извънредни обстоятелства, а до последиците от тях. Например не би могло да има задължение за въздушните превозвачи да предприемат мерки, за да предотвратят изригването на вулкан, но в същото време те са длъжни да предприемат необходимите мерки, за да предотвратят отмяната на полет, след като се сблъскат с това явление. Тези мерки могат да включват например премаршрутирането на засегнатите полети.

69. Бих искал да добавя, че това тълкуване е в съответствие със съображение 15 от Регламент № 261/2004, в което се посочват „въздействието“ на извънредните обстоятелства върху въздушните превозвачи и вземането на „необходимите мерки“ за „избягване на закъснения или отменени полети“. То е в съответствие и с изтъкнатата в съображение 1 от регламента цел да се гарантира „високо равнище на защита“ на пътниците, както и с по-широкия контекст на Регламент № 261/2004[41].

70. Предвид изложеното предлагам следния отговор на четвъртия въпрос:

„Критерият за предотвратимост се отнася единствено до последиците от настъпването на извънредното обстоятелство“.

VI. Заключение

71. Предвид изложеното предлагам на Съда да отговори на въпросите, отправени от Amtsgericht Hannover (Районен съд Хановер, Германия) и Amtsgericht Düsseldorf (Районен съд Дюселдорф, Германия), по следния начин:

„1) Само действителното отсъствие поради отпуск по болест на съществена за провеждането на полети част от персонала на оперираща въздушен превозвач, което се дължи на пандемия или друга извънредна ситуация за общественото здраве, представлява „извънредно обстоятелство“ по смисъла 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. При това положение точният процент на отсъстващите, който е необходим, за да може случаят да бъде квалифициран като „извънредни обстоятелства“, следва да бъде определен от запитващата юрисдикция въз основа на надлежна преценка на всички релевантни фактически обстоятелства.

2) Спонтанното отсъствие на съществена за провеждането на полети част от персонала на оперираща въздушен превозвач поради спиране на работата, което не е в съответствие с трудовото законодателство и колективните трудови договори („самоволна стачка“), е „извънредно обстоятелство“ по член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004. Предвиденото в член 5, параграф 3 освобождаване обаче се прилага единствено по отношение на извънредни обстоятелства, които не са могли да бъдат избегнати, дори да са били взети всички необходими мерки от съответния въздушен превозвач. Този въпрос, както и въпросът за процента на отсъстващите, който е необходим в контекста на самоволна стачка, за да се приеме, че е налице извънредно обстоятелство, са от компетентността на запитващата юрисдикция.

41 За противоположното становище, предхождащо по-късната съдебна практика, посочена в настоящото заключение, в контекст, в който „извънредните обстоятелства“ се изразяват в техническа неизправност, вж. заключението на генералния адвокат Sharpston по дело Kramme (C-396/06, EU:C:2007:555, т. 24—32).

3) Извънредните обстоятелства трябва да са настъпили към момента, съответно на отмяната или закъснението на полета.

4) Критерият за предотвратимост се отнася единствено до последиците от настъпването на извънредното обстоятелство“.