Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (suurkoda)

23. märts 2021 *

Eelotsusetaotlus – Lennutransport – Määrus (EÜ) nr 261/2004 – Artikli 5 lõige 3 – Ühiseeskirjad reisijatele lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest antava hüvitise ja abi kohta – Hüvitamiskohustusest vabastamine – Mõiste „erakorralised asjaolud“ – Seaduslikus raamistikus korraldatud pilootide streik – Lennuettevõtja tegevust mõjutavad „ettevõttesisesed“ ja „ettevõttevälised“ tegurid – Euroopa Liidu põhiõiguste harta artiklid 16, 17 ja 28 – Lennuettevõtja ettevõtlusvabaduse, omandiõiguse ja läbirääkimisõiguse riive puudumine

Kohtuasjas C-28/20,

mille ese on ELTL artikli 267 alusel Attunda tingsrätti (Attunda esimese astme kohus, Rootsi) 16. jaanuari 2020. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 21. jaanuaril 2020, menetluses

Airhelp Ltd

versus

Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden,

EUROOPA KOHUS (suurkoda),

koosseisus: president K. Lenaerts, asepresident R. Silva de Lapuerta, kodade presidendid J.-C. Bonichot, A. Arabadjiev, A. Prechal, L. Bay Larsen, A. Kumin ja N. Wahl, kohtunikud T. von Danwitz, C. Toader, M. Safjan, D. Šváby (ettekandja), I. Jarukaitis, N. Jääskinen ja J. Passer,

kohtujurist: P. Pikamäe,

kohtusekretär: ametnik C. Strömholm,

arvestades kirjalikku menetlust ja 16. detsembri 2020. aasta kohtuistungil esitatut,

arvestades seisukohti, mille esitasid:

– Airhelp Ltd, esindajad: *advokater* M. Bexelius, E. Arbrandt ja S. Nilsson,

– Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden, esindajad: *advokater* F. Sjövall ja J. Fermbäck,

– Taani valitsus, esindajad: J. Nymann-Lindegren, M. Jespersen ja M. S. Wolff,

– Saksamaa valitsus, esindajad: U. Kühne, M. Hellmann ja J. Möller,

* Kohtumenetluse keel: rootsi.

– Hispaania valitsus, esindaja: L. Aguilera Ruiz,

– Prantsuse valitsus, esindajad: E. de Moustier ja A. Ferrand,

– Euroopa Komisjon, esindajad: K. Simonsson, N. Yerrell ja E. Ljung Rasmussen,

olles 16. märtsi 2021. aasta kohtuistungil ära kuulanud kohtujuristi ettepaneku,

on teinud järgmise

otsuse

1 Eelotsusetaotlus puudutab küsimust, kuidas tõlgendada Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. veebruari 2004. aasta määruse (EÜ) nr 261/2004, millega kehtestatakse ühiseeskirjad reisijatele lennureisist mahajätmise korral ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest antava hüvitise ja abi kohta ning tunnistatakse kehtetuks määrus (EMÜ) nr 295/91 (ELT 2004, L 46, lk 1; ELT eriväljaanne 07/08, lk 10; parandus ELT 2018, L 155, lk 35), artikli 5 lõiget 3.

2 Taotlus on esitatud Airhelp Ltd ja lennuettevõtja Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden (edaspidi „SAS“) vahelises kohtuvaidluses selle üle, et viimane keeldus maksmast S-ile – kes on oma õigused loovutanud Airhelpile – hüvitist tema lennu tühistamise eest.

Õiguslik raamistik

Liidu õigus

3 Määruse nr 261/2004 põhjendustes 1, 14 ja 15 on märgitud:

„(1) Õhutranspordi valdkonnas [liidu] võetava meetme eesmärk on muu hulgas tagada reisijate kaitstuse kõrge tase. Peale selle tuleks täielikult võtta arvesse kõiki tarbijakaitse üldisi nõudeid.

[…]

(14) [Montrealis 28. mail 1999 sõlmitud ja Euroopa Ühenduse nimel nõukogu 5. aprilli 2001. aasta otsusega 2001/539/EÜ (EÜT 2001, L 194, lk 38; ELT eriväljaanne 07/05, lk 491) heaks kiidetud rahvusvahelise õhuveo nõuete ühtlustamise] konventsiooni alusel tuleks lennuettevõtjate kohustusi piirata või nad nende täitmisest vabastada juhul, kui juhtumi põhjuseks on erakorralised asjaolud, mida ei oleks saanud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik sobivad meetmed. Sellised asjaolud võivad eelkõige esineda poliitiliselt ebastabiilsetes oludes, asjaomase lennu tegemiseks sobimatute ilmastikutingimuste tõttu, turvariskide, ettenägematute lennuohutusega seotud vajakajäämiste ning streikide korral, mis mõjutavad tegutseva lennuettevõtja toimimist.

(15) Erakorralised asjaolud loetakse olemasolevaks, kui lennuliikluse korraldamist käsitleva otsuse mõju konkreetsele lennukile konkreetsel päeval põhjustab lennu pikaajalise hilinemise, lennu väljumise järgmisele päevale edasilükkamise või selle lennuki ühe või mitme lennu tühistamise, kuigi asjaomane lennuettevõtja on võtnud kõik mõistlikud meetmed hilinemiste või tühistamiste vältimiseks.“

4 Määruse artiklis 2 „Mõisted“ on sätestatud:

„Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

[…]

b) *tegutsev lennuettevõtja* – lennuettevõtja, kes teostab või kavatseb teostada lennu reisijaga sõlmitud lepingu alusel või sellise teise füüsilise või juriidilise isiku nimel, kes on sõlminud reisijaga lepingu;

[…]

l) *tühistamine* – asjaolu, kui varem kavandatud lend, millele oli broneeritud vähemalt üks koht, jääb ära.“

5 Määruse artiklis 5 „Tühistamine“ on sätestatud:

„1. Lennu tühistamise korral:

[…]

c) on asjaomastel reisijatel õigus saada tegutsevalt lennuettevõtjalt hüvitist vastavalt artiklile 7, välja arvatud juhul, kui
   i) neid on tühistamisest teavitatud vähemalt kaks nädalat enne kavandatud väljumisaega; või
   ii) neid on teavitatud tühistamisest kahe nädala ja seitsme päeva vahel enne kavandatud väljumisaega ning neile on pakutud võimalust teekonda muuta, mis võimaldab neil välja lennata mitte rohkem kui kaks tundi enne kavandatud väljumisaega ja jõuda lõppsihtkohta hiljemalt neli tundi pärast kavandatud saabumisaega; või
   iii) neid on teavitatud tühistamisest vähem kui seitse päeva enne kavandatud väljumisaega ning neile on pakutud võimalust teekonda muuta, mis võimaldab neil välja lennata mitte rohkem kui üks tund enne kavandatud väljumisaega ja jõuda lõppsihtkohta hiljemalt kaks tundi pärast kavandatud saabumisaega.

[…]

3. Tegutsev lennuettevõtja ei ole kohustatud maksma hüvitist vastavalt artiklile 7, kui ta suudab tõestada, et tühistamise põhjustasid erakorralised asjaolud, mida ei oleks suudetud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik vajalikud meetmed.

[…]“.

6 Määruse artikli 7 „Õigus hüvitisele“ lõikes 1 on nähtud ette:

„Kui osutatakse käesolevale artiklile, saavad reisijad hüvitist kuni:

a) 250 euro ulatuses kõikide kuni 1500 kilomeetri pikkuste lendude puhul;

b) 400 euro ulatuses kõikide üle 1500 kilomeetri pikkuste ühendusesiseste lendude ning kõikide muude 1500–3500 kilomeetri pikkuste lendude puhul;

c) 600 euro ulatuses kõikide muude kui punktides a või b nimetatud lendude puhul.

[…]“.

Rootsi õigus

7 Töötajate otsustamisse kaasamise seaduse (1976:580) (lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet) §-s 45 on muu hulgas sätestatud:

„Kui tööandjate organisatsioon, tööandja või töötajate organisatsioon kaalub kollektiivse survetegevuse alustamist või selle pikendamist, teatab ta sellest kirjalikult vastaspoolele ja Medlingsinstitutile [(Rootsi riiklik lepitaja)] vähemalt seitse tööpäeva ette. Tööpäevaks loetakse kõiki päevi, välja arvatud laupäev, pühapäev, riigipühad, jaanilaupäev, jõululaupäev ja vana-aastaõhtu. Tähtaega arvestatakse alates samast kellaajast, mil algab kollektiivne survetegevus.“

Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimused

8 S. oli reserveerinud koha siselennule Malmöst Stockholmi (Rootsi). See lend, mida SAS pidi teostama 29. aprillil 2019, tühistati samal päeval SASi pilootide streigi tõttu Taanis, Rootsis ja Norras (edaspidi „kõnealune streik“).

9 Euroopa Kohtu käsutuses olevast toimikust nähtub, et 2018. aasta suvel otsustasid SASi piloote esindavad töötajate organisatsioonid Taanis, Rootsis ja Norras (edaspidi „pilootide ametiühingud“) üles öelda SASiga sõlmitud kollektiivlepingu, mis muidu pidi hõlmama ajavahemikku 2017–2020. Läbirääkimised uue kollektiivlepingu sõlmimiseks algasid 2019. aasta märtsis.

10 Kuna pilootide ametiühingud leidsid, et läbirääkimised olid ebaõnnestunud või vähemalt ei olnud need piisavalt edenenud, kutsusid nad oma liikmeid streigile. Kõnealune streik algas 26. aprillil 2019 ja jätkus kuni 2. maini 2019. Streik kestis niisiis seitse päeva ja SAS pidi seetõttu tühistama enam kui 4000 lendu. Streik mõjutas ligikaudu 380 000 reisijat, sealhulgas S-i, kes loovutas Airhelpile oma võimaliku õiguse saada SASilt hüvitist tema lennu tühistamise eest.

11 2. mail 2019 sõlmiti uus kolmeaastane kollektiivleping, mis on seega kohaldatav kuni 2022. aastani.

12 Airhelp esitas eelotsusetaotluse esitanud kohtule, Attunda tingsrättile (Attunda esimese astme kohus, Rootsi) nõude mõista SASilt tema kasuks välja määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punktis c, koostoimes artikli 7 lõike 1 punktiga a, ette nähtud 250 euro suurune hüvitis, millele lisandub viivis alates 10. septembrist 2019 kuni summa tasumiseni.

13 SAS leiab, et ta ei ole kohustatud nõutud hüvitist maksma, kuna kõnealuse streigi puhul oli tegemist erakorralise asjaoluga, mida ei oleks suudetud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik vajalikud meetmed, arvestades pilootide ametiühingute ülikõrgeid palgatõusu nõudeid.

14 Ta väidab, et kõnealune streik on „erakorraline asjaolu“ määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses, kuna see ei ole omane tema tavapärasele tegevusele ja väljub tema tegeliku kontrolli alt. Nelja ametiühingu otsus korraldada samal ajal streik ei kuulu SASi tavapärase tegevuse ehk lennutransporditeenuse osutamise piiridesse. Lisaks sellele on Rootsi tööturul streike harva ning kõnealune streik, mis puudutas põhimõtteliselt kõiki SASi piloote, oli üks suuremaid streike lennunduse ajaloos. Seetõttu ei saanud SAS oma tegevust ettenähtud lendude tagamiseks ümber korraldada. Pealegi ei saanud SAS kohustada töötajaid tööle naasma, kuna kõnealune streik oli seaduslik.

15 Lisaks sellele ei ole põhikohtuasjale üle kantav Euroopa Kohtu 17. aprilli 2018. aasta kohtuotsuses Krüsemann jt (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 ja C-290/17–C-292/17; edaspidi „kohtuotsus Krüsemann“; EU:C:2018:258) toodud

lahendus, mille kohaselt on „etteteatamata streik“ lennuettevõtja tavapärasele tegevusele omane. Nimelt ei olnud kõnealuse streigi põhjuseks mõni SASi võetud meede ning see ei olnud käsitatav ka SASi töötajate spontaanse reaktsioonina mõnele SASi tavapäraste juhtimisvõtete hulka kuuluvale meetmele.

16 Lõpuks, kuna Rootsi õiguse kohaselt tuleb streigiteade esitada vaid üks nädal enne selle algust, ei oleks SAS saanud ühelgi juhul vältida määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punkti c alapunktis i, koostoimes artikli 7 lõike 1 punktiga a, ette nähtud hüvitise maksmise kohustust.

17 Airhelp omakorda ei nõustu, et kõnealune streik kujutab endast „erakorralist asjaolu“ nimetatud määruse artikli 5 lõike 3 tähenduses. Kollektiivlepingute sõlmimine on nimelt osa lennuettevõtja tavapärasest majandustegevusest ning sellega seoses võib tekkida töötülisid. Selle lepingu läbirääkimiste käigus on aga pooltel võimalik kasutada kollektiivse tegutsemise vorme nagu streik ja töösulg. Igal juhul, võttes arvesse SASi pilootide palgakasvu eelmistel aastatel, pidi nimetatud äriühing seda töötüli ette nägema.

18 Sellest tulenevalt soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus teada, kas mõiste „erakorralised asjaolud“ hõlmab asjaomase määruse artikli 5 lõike 3 tähenduses sellist streiki, mille töötajate organisatsioonid on pärast etteteatamist välja kuulutanud ja mis toimub seaduslikult.

19 Neil asjaoludel otsustas Attunda tingsrätt (Attunda esimese astme kohus) menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

„1. Kas streik, mille on korraldanud lennuettevõtja piloodid, kes on lennuettevõtja töötajad ja keda on vältimatult vaja lennu teostamiseks, kujutab endast „erakorralist asjaolu“ määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses, kui streiki ei korraldatud mitte seoses lennuettevõtja määratud ja teatavaks tehtud meetmega, vaid selle kuulutasid pärast etteteatamist välja ja algatasid seaduslikult töötajate organisatsioonid kollektiivse survetegevusena, mille eesmärk oli ajendada lennuettevõtjat tõstma palka, andma soodustusi või muutma töötingimusi, et täita asjaomaste organisatsioonide nõuded?

2. Kas vastust esimesele küsimusele mõjutab see, kas töötajate organisatsioonide nõuded on õiglased, ja eelkõige asjaolu, et nõutav palgatõus on märkimisväärselt suurem kui palgatõus, mida antakse üldiselt asjaomastel riiklikel tööturgudel?

3. Kas vastust esimesele küsimusele mõjutab asjaolu, et lennuettevõtja võtab streigi vältimiseks vastu töövaidluste lahendamise eest vastutava riikliku asutuse lepitusettepaneku, kuid töötajate organisatsioonid seda ei tee?“

Eelotsuse küsimuste analüüs

20 Oma kolme küsimusega, mida tuleb analüüsida koos, soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas määruse nr 261/2004 artikli 5 lõiget 3 tuleb tõlgendada nii, et tegutseva lennuettevõtja töötajate ametiühingu üleskutsel ja liikmesriigi õigusnormides ette nähtud tingimusi – eelkõige nendes sätetes ette nähtud etteteatamistähtaega – järgides alustatud streik, mille eesmärk on saavutada selle lennuettevõtja töötajate nõuete täitmine ja milles osalevad üks või mitu töötajate kategooriat, kelle kohalolu on lennu teostamiseks vajalik, kujutab endast „erakorralist asjaolu“ selle sätte tähenduses.

21 Kõigepealt tuleb märkida, et lennu tühistamise korral on määruse nr 261/2004 artiklis 5 nähtud ette, et asjaomastel reisijatel on õigus saada tegutsevalt lennuettevõtjalt hüvitist vastavalt selle määruse artikli 7 lõikele 1, välja arvatud juhul, kui neid on tühistamisest enne teavitatud selle artikli 5 lõike 1 punkti c alapunktides i–iii ette nähtud tähtaegade jooksul.

22 Määruse nr 261/2004 artikli 5 lõikes 3 koostoimes selle määruse põhjendustega 14 ja 15 on tegutsev lennuettevõtja siiski vabastatud sellest hüvitise maksmise kohustusest, kui ta suudab tõendada, et tühistamise põhjustasid „erakorralised asjaolud“, mida ei oleks suudetud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik vajalikud meetmed. Lisaks peab tegutsev lennuettevõtja ka niisuguste asjaolude ilmnemisel tõendama, et ta on kogu tema käsutuses olevat personali või seadmeid ja rahalisi vahendeid kasutades võtnud olukorrale vastavad meetmed, vältimaks seda, et see asjaolu viiks asjaomase lennu tühistamiseni. Siiski ei saa tegutsevalt lennuettevõtjalt nõuda, et ta teeks oma ettevõtte suutlikkuse seisukohast asjakohasel hetkel vastuvõetamatuid ohverdusi (vt selle kohta 11. juuni 2020. aasta kohtuotsus Transportes Aéros Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, punkt 36 ja seal viidatud kohtupraktika).

23 Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt tähistab mõiste „erakorralised asjaolud“ määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses sündmusi, mis oma olemuselt või päritolult ei ole omased asjaomase lennuettevõtja tavapärasele tegevusele ja väljuvad tema tegeliku kontrolli alt, kusjuures need kaks tingimust on kumulatiivsed ja neid tuleb igal üksikjuhtumil eraldi hinnata (vt selle kohta 22. detsembri 2008. aasta kohtuotsus Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punkt 23; 17. septembri 2015. aasta kohtuotsus van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, punkt 36; 17. aprilli 2018. aasta kohtuotsus Krüsemann, punktid 32 ja 34, ning 11. juuni 2020. aasta kohtuotsus Transportes Aéros Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, punkt 37).

24 Ent võttes arvesse esiteks selle määruse põhjenduses 1 sõnastatud eesmärki tagada reisijate kaitstuse kõrge tase, ja teiseks asjaolu, et määruse artikli 5 lõikes 3 tehakse erand põhimõttest, et reisijatel on õigus saada lennu tühistamise korral hüvitist, tuleb mõistet „erakorralised asjaolud“ selle sätte tähenduses tõlgendada kitsalt (17. aprilli 2018. aasta kohtuotsus Krüsemann, punkt 36 ja seal viidatud kohtupraktika).

25 Just selles kontekstis tuleb hinnata, kas tegutseva lennuettevõtja töötajate ametiühingu üleskutsel ja liikmesriigi õigusnormides ette nähtud tingimusi – eelkõige nendes sätetes ette nähtud etteteatamistähtaega järgides alustatud streik, mille eesmärk on saavutada selle lennuettevõtja töötajate nõuete täitmine ja milles osalevad üks või mitu töötajate kategooriat, kelle kohalolu on lennu teostamiseks vajalik, võib kujutada endast „erakorralist asjaolu“ määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses, nagu Euroopa Kohus on seda tõlgendanud käesoleva kohtuotsuse punktis 23 viidatud kohtupraktikas.

26 Esimesena tuleb kindlaks teha, kas eelmises punktis nimetatud tunnustega streik võib oma laadilt või päritolult olla sündmus, mis ei ole omane asjaomase lennuettevõtja tavapärasele tegevusele.

27 Sellega seoses olgu märgitud, et kollektiivse tegutsemise õigus, kaasa arvatud streigiõigus, on Euroopa Liidu põhiõiguste harta (edaspidi „harta“) artiklis 28 ette nähtud põhiõigus, kuna see õigus on kaitstud vastavalt liidu õigusele ning riigisisestele õigusaktidele ja tavadele (vt selle kohta 11. detsembri 2007. aasta kohtuotsus International Transport Workers' Federation ja Finnish Seamen's Union, C-438/05, EU:C:2007:772, punkt 44).

28 Kuigi streik kätkeb endas konfliktset hetke töötajate ja tööandja vahelistes suhetes, eesmärgiga halvata tööandja tegevust, on streik siiski üks tööturu osapoolte läbirääkimiste võimalikest väljendustest ning seetõttu tuleb seda käsitada asjaomase tööandja tavapärasele tegevusele omase sündmusena, sõltumata asjaomase tööturu eripärast või selle põhiõiguse rakendamisel kohaldatavatest liikmesriigi õigusnormidest.

29 Sellest tõlgendusest tuleb lähtuda ka siis, kui tööandja on, nagu käesoleval juhul, tegutsev lennuettevõtja. Euroopa Kohus on nimelt 17. aprilli 2018. aasta kohtuotsuse Krüsemann punktides 40–42 otsustanud, et tegutsevatel lennuettevõtjatel võib oma tegevuse käigus tekkida iga päev lahkarvamusi või isegi konflikte oma töötajatega või osaga nendest. Sarnaselt selle kohtuotsuse

aluseks olnud kohtuasjas käsitletud restruktureerimis- ja reorganiseerimismeetmetega ja nendega kaasneda võivate sotsiaalsete konfliktidega, kuuluvad tegutseva lennuettevõtja töötajate töö- ja palgatingimusi käsitlevad meetmed nimetatud lennuettevõtja tavapärase tegevuse hulka.

30 Streik, mille ainus eesmärk on saada lennuettevõtjalt pilootide palgatõusu, tööaja muutmist ja suuremat tööaja prognoositavust, kujutab seega endast sündmust, mis on omane selle ettevõtja tavapärasele tegevusele, eriti kui niisugune streik on korraldatud seaduslikus raamistikus.

31 Teisena tuleb hinnata, kas streiki, millel on käesoleva kohtuotsuse punktis 25 nimetatud tunnused, tuleb pidada sündmuseks, mis jääb asjaomase lennuettevõtja tegeliku kontrolli alt täielikult välja.

32 Sellega seoses tuleb esiteks märkida, et kuna streik kujutab endast töötajatele harta artikliga 28 tagatud õigust, siis tuleb asjaolu, et nad sellele tuginevad ja sellest tulenevalt vastavasisulise liikumise käivitavad, pidada iga tööandja jaoks prognoositavaks, eelkõige juhul, kui streigile eelneb etteteatamine.

33 Euroopa Kohus on juba järeldanud, et streik, millele eelneb kohaldatavates riigisisestes õigusnormides ette nähtud etteteatamine ja mille puhul on välja kuulutatud, et see võib laieneda sektoritele, mis mõjutavad sellise ettevõtja tegevust, keda see streik algul ei puudutanud, ei kujuta endast ebatavalist ja ettenägematut sündmust (7. mai 1991. aasta kohtuotsus Organisationen Danske Slagterier, C-338/89, EU:C:1991:192, punkt 18).

34 Põhikohtuasja puhul näib, et kõnealune streik oli prognoositav, kuna eelotsusetaotlusest ilmneb, et pilootide ametiühingud olid alates 2018. aasta suvest üles öelnud kollektiivlepingu, mis pidi hõlmama ajavahemikku 2017–2020, mistõttu ei saanud SASile olla teadmata, et piloodid kavatsesid esitada nõudeid. Lisaks ei nähtu Euroopa Kohtule esitatud toimikust, et põhikohtuasjas kõne all olev streik oleks alanud seaduses ette nähtud etteteatamiseta.

35 Teiseks, kuna streigi asetleidmine kujutab endast tööandja jaoks prognoositavat sündmust, on tal põhimõtteliselt vahendeid, et selleks valmistuda ja vajaduse korral leevendada selle tagajärgi, mistõttu tal säilib teataval määral kontroll sündmuste üle.

36 Nimelt, nagu nähtub käesoleva kohtuotsuse punktist 24, kuna mõistet „erakorralised asjaolud“ määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses tuleb tõlgendada kitsalt, tuleb asuda seisukohale, et termini „erakorraline“ valik annab tunnistust liidu seadusandja tahtest hõlmata mõistega „erakorralised asjaolud“ üksnes neid asjaolusid, mille üle tegutseval lennuettevõtjal ei ole mingit kontrolli. Ent nii nagu iga tööandja, ei saa tegutsev lennuettevõtja, kes seisab silmitsi oma töötajate streigiga, mille on põhjustanud töötingimuste ja palgaga seotud nõuded, väita, et tal ei ole selle liikumise üle mingit kontrolli.

37 Seega selleks, et tagada määruse nr 261/2004 artikli 7 lõikes 1 sätestatud hüvitise maksmise kohustuse soovitav toime, ei saa tegutseva lennuettevõtja töötajate streiki kvalifitseerida „erakorraliseks asjaoluks“ selle määruse artikli 5 lõike 3 tähenduses, kui see streik on seotud lennuettevõtja ja tema töötajate vahelisi töösuhteid puudutavate nõuetega, mida saab lahendada ettevõttesiseses sotsiaalses dialoogis. Palgaläbirääkimiste puhul on aga tegu just sellise olukorraga.

38 Seda järeldust ei sea kahtluse alla ka see, et streikijate nõudmised võivad olla ebamõistlikud või ebaproportsionaalsed, ega see, et nad keelduvad lepitusettepanekust, sest igal juhul kuulub palgataseme kindlaksmääramine tööandja ja tema töötajate töösuhete hulka.

39 Kolmandaks tuleneb Euroopa Kohtu praktikast, mis käsitleb mõistet „erakorralised asjaolud“ määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses, et sündmusi, mille päritolu on „ettevõttesisene“, tuleb eristada sündmustest, mille päritolu on tegutseva lennuettevõtja suhtes „ettevõtteväline“.

40 Niisuguste „ettevõtteväliste“ sündmuste tähenduses kuuluvad selle mõiste alla seega lennuki ja linnu kokkupõrge (vt selle kohta 4. mai 2017. aasta kohtuotsus Pešková ja Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punkt 26), lennuki rehvi kahjustus, mille põhjustas lennurajal olnud võõrkeha (vt selle kohta 4. aprilli 2019. aasta kohtuotsus Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punkt 34), lennurajal olev kütus, mis põhjustas raja sulgemise (vt selle kohta 26. juuni 2019. aasta kohtuotsus Moens, C-159/18, EU:C:2019:535, punkt 29), parkiva lennuki kõrgustüüri ja ühe teise lennuettevõtja lennuki tiivaotsavoolundi kokkupõrge, mille põhjustas viimati nimetatud lennuki liigutamine (vt selle kohta 14. jaanuari 2021. aasta kohtumäärus Airhelp, C-264/20, ei avaldata, EU:C:2021:26, punkt 26), aga ka varjatud tootmisdefekt ja sabotaaž või terroriakt (vt selle kohta 22. detsembri 2008. aasta kohtuotsus Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punkt 26, ja 17. septembri 2015. aasta kohtuotsus van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, punkt 38).

41 Kõigi nende sündmuste ühine osa on see, et need on tingitud lennuettevõtja tegevusest ja ettevõttevälistest asjaoludest, mis praktikas võivad olla suhteliselt sagedased, kuid mille üle lennuettevõtjal ei ole kontrolli, sest need on tingitud looduslikust asjaolust või kolmanda isiku tegevusest – nagu muu lennuettevõtja või avaliku või erasektori osaleja, kes sekkub lennu- või lennujaama tegevusse.

42 Seega, märkides määruse nr 261/2004 põhjenduses 14, et erakorralised asjaolud võivad eelkõige esineda streikide korral, mis mõjutavad tegutseva lennuettevõtja toimimist, soovis liidu seadusandja viidata asjaomase lennuettevõtja tegevuse välistele streikidele. Siit järeldub, et eelkõige võib „erakorralisteks asjaoludeks“ selle määruse artikli 5 lõike 3 tähenduses pidada streike, milles osalevad lennujuhid või lennujaama töötajad (vt selle kohta 4. oktoobri 2012. aasta kohtuotsus Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604).

43 Kuna niisugused streigid ei kuulu pealegi lennuettevõtja tegevuse hulka ja jäävad seega tema tegeliku kontrolli alt välja, kujutavad need endast „erakorralisi asjaolusid“ määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses.

44 Seevastu streik, mille käivitavad ja milles osalevad asjaomase lennutranspordiettevõtja enda töötajad, kujutab endast selle ettevõtja „ettevõttesisest“ sündmust, see kehtib ka streigi kohta, mis käivitati ametiühingute üleskutsel, kuna ametiühingud tegutsevad nimetatud ettevõtja töötajate huvides.

45 Kui aga niisuguse streigi aluseks on nõuded, mida võivad rahuldada üksnes ametiasutused ja mis seega väljuvad asjaomase lennuettevõtja tegeliku kontrolli alt, võib see kujutada endast „erakorralist asjaolu“ käesoleva kohtuotsuse punktis 23 viidatud kohtupraktika tähenduses.

46 Neljandaks ei saa järeldus, et seaduslikus raamistikus korraldatud streik, mida on kirjeldatud käesoleva kohtuotsuse punktis 25, ei kuulu mõiste „erakorralised asjaolud“ alla määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses, mõjutada asjaomase lennuettevõtja põhiõigusi.

47 Streigi esinemist ja ohtu, et tuleb maksta määruse nr 261/2004 artikli 5 lõikes 1 ja artikli 7 lõikes 1 ette nähtud hüvitist reisijatele, kelle lend on tühistatud, ei saa nimelt pidada harta artiklis 28 ette nähtud tööandja läbirääkimisõiguse põhisisu kahjustavaks.

48 Selles osas piisab, kui tõdeda, et asjaolu, et lennuettevõtja seisab oma töötajate seaduslikus raamistikus korraldatud streigi tõttu silmitsi ohuga, et tal tuleb maksta niisugust hüvitist, ei kohusta teda ilma aruteluta nõustuma streikijate kõigi nõudmistega. Lennuettevõtja võib nimelt tugineda ettevõtte huvidele, et saavutada kõigi tööturu osapoolte jaoks rahuldav kompromiss. Seega ei saa järeldada, et lennuettevõtja jäetakse ilma liidu õigusega kaitstud läbirääkimisvabadusest ja ta on töövaidluses algusest peale kaotaja rollis.

49 Mis puudutab SASi väidet, et on rikutud nii tema ettevõtlusvabadust kui ka tema omandiõigust, mis on tagatud vastavalt harta artiklitega 16 ja 17, siis tuleb märkida, et ettevõtlusvabadus ja omandiõigus ei ole absoluutsed eesõigused ning et niisuguses kontekstis, nagu on kõne all põhikohtuasjas, tuleb need ühitada harta artikliga 38, mille eesmärk – sarnaselt ELTL artikliga 169 – on liidu poliitikas tagada tarbijate, sealhulgas lennureisijate kaitstuse kõrge tase (vt selle kohta 31. jaanuari 2013. aasta kohtuotsus McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, punktid 60, 62 ja 63).

50 Tarbijate, sealhulgas ka lennureisijate kaitsmise eesmärgi olulisus võib aga õigustada isegi olulise mõjuga negatiivseid majanduslikke tagajärgi teatavate ettevõtjate jaoks (31. jaanuari 2013. aasta kohtuotsus McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, punkt 48 ja seal viidatud kohtupraktika).

51 Eeltoodud kaalutlusi arvestades tuleb asuda seisukohale, et asjaolu, et streiki, mis on korraldatud seaduslikus raamistikus ja millel on käesoleva kohtuotsuse punktis 25 mainitud tunnused, ei kvalifitseerita „erakorraliseks asjaoluks“ määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses, ei saa riivata tegutsevale lennuettevõtjale harta artiklitega 16, 17 ja 28 tagatud põhiõigusi.

52 Neil asjaoludel tuleb esitatud küsimustele vastata, et määruse nr 261/2004 artikli 5 lõiget 3 tuleb tõlgendada nii, et tegutseva lennuettevõtja töötajate ametiühingu üleskutsel ja liikmesriigi õigusnormides ette nähtud tingimusi – eelkõige nendes sätetes ette nähtud etteteatamistähtaega – järgides alustatud streik, mille eesmärk on saavutada selle lennuettevõtja töötajate nõuete täitmine ja milles osalevad üks või mitu töötajate kategooriat, kelle kohalolu on lennu teostamiseks vajalik, ei kuulu mõiste „erakorralised asjaolud“ alla selle sätte tähenduses.

Kohtukulud

53 Kuna põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus eelotsusetaotluse esitanud kohtus pooleli oleva asja üks staadium, otsustab kohtukulude jaotuse liikmesriigi kohus. Euroopa Kohtule seisukohtade esitamisega seotud kulusid, välja arvatud poolte kohtukulud, ei hüvitata.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (suurkoda) otsustab:

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. veebruari 2004. aasta määruse (EÜ) nr 261/2004, millega kehtestatakse ühiseeskirjad reisijatele lennureisist mahajätmise korral ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest antava hüvitise ja abi kohta ning tunnistatakse kehtetuks määrus (EMÜ) nr 295/91, artikli 5 lõiget 3 tuleb tõlgendada nii, et tegutseva lennuettevõtja töötajate ametiühingu üleskutsel ja liikmesriigi õigusnormides ette nähtud tingimusi – eelkõige nendes õigusnormides ette nähtud etteteatamistähtaega – järgides alustatud streik, mille eesmärk on saavutada selle lennuettevõtja töötajate nõuete täitmine ja milles osaleb üks töötajate kategooria, kelle kohalolu on lennu teostamiseks vajalik, ei kuulu mõiste „erakorralised asjaolud“ alla selle sätte tähenduses.

Allkirjad