TEISINGUMO TEISMO (didžioji kolegija) SPRENDIMAS

2021 m. kovo 23 d.*

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą – Oro transportas – Reglamentas (EB) Nr. 261/2004 – 5 straipsnio 3 dalis – Bendros kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisyklės skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju – Atleidimas nuo pareigos mokėti kompensaciją – Sąvoka „ypatingos aplinkybės“ – Laikantis teisės aktų reikalavimų surengtas pilotų streikas – „Vidinės“ ir „išorinės“ skrydį vykdančio oro vežėjo veiklos aplinkybės – Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijos 16, 17 ir 28 straipsniai – Neigiamo poveikio oro vežėjų laisvei užsiimti verslu, teisei į nuosavybę ir teisei vesti kolektyvines derybas nebuvimas“

Byloje C-28/20

dėl *Attunda tingsrätt* (Attunda pirmosios instancijos teismas, Švedija) 2020 m. sausio 16 d. nutartimi, kurią Teisingumo Teismas gavo 2020 m. sausio 21 d., pagal SESV 267 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje

**Airhelp Ltd**

prieš

**Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden**

TEISINGUMO TEISMAS (didžioji kolegija),

kurį sudaro pirmininkas K. Lenaerts, pirmininko pavaduotoja R. Silva de Lapuerta, kolegijų pirmininkai J.-C. Bonichot, A. Arabadjiev, A. Prechal, L. Bay Larsen, A. Kumin ir N. Wahl, teisėjai T. von Danwitz, C. Toader, M. Safjan, D. Šváby (pranešėjas), I. Jarukaitis, N. Jääskinen ir J. Passer,

generalinis advokatas P. Pikamäe,

posėdžio sekretorė C. Strömholm, administratorė,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį ir įvykus 2020 m. gruodžio 16 d. posėdžiui,

išnagrinėjęs pastabas, pateiktas:

– *Airhelp Ltd*, atstovaujamos M. Bexelius ir *advokater* E. Arbrandt ir S. Nilsson,

– *Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden*, atstovaujamos *advokater* F. Sjövall ir J. Fermbäck,

– Danijos vyriausybės, atstovaujamos J. Nymann-Lindegren, M. Jespersen ir M. S. Wolff,

* Proceso kalba: švedų.

– Vokietijos vyriausybės, atstovaujamos U. Kühne, M. Hellmann ir J. Möller,

– Ispanijos vyriausybės, atstovaujamos L. Aguilera Ruiz,

– Prancūzijos vyriausybės, atstovaujamos E. de Moustier ir A. Ferrand,

– Europos Komisijos, atstovaujamos K. Simonsson, N. Yerrell ir E. Ljung Rasmussen,

susipažinęs su 2021 m. kovo 16 d. posėdyje pateikta generalinio advokato išvada,

priima šį

**Sprendimą**

1 Prašymas priimti prejudicinį sprendimą pateiktas dėl 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 261/2004, nustatančio bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinančio Reglamentą (EEB) Nr. 295/91, (OL L 46, 2004, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 8 t., p. 10), 5 straipsnio 3 dalies išaiškinimo.

2 Šis prašymas pateiktas nagrinėjant *Airhelp Ltd* ir *Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden* (toliau – SAS) ginčą dėl pastarosios atsisakymo sumokėti S., kurio teises perėmė *Airhelp*, kompensaciją dėl skrydžio atšaukimo.

## Teisinis pagrindas

### *Sąjungos teisė*

3 Reglamento Nr. 261/2004 1, 14 ir 15 konstatuojamosiose dalyse nurodyta:

„(1) [Sąjungos] veiksmais oro transporto srityje, be kita ko, turėtų būti siekiama užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį. Be to, turėtų būti visokeriopai atsižvelgiama į vartotojų apsaugos reikalavimus apskritai.

<…>

(14) Kaip ir pagal [1999 m. gegužės 28 d. Monrealyje sudarytą Konvenciją dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo, Europos bendrijos vardu patvirtintą 2001 m. balandžio 5 d. Sprendimu 2001/539/EB (OL L 194, 2001, p. 38; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 5 t., p. 491)], skrydžius vykdančių oro vežėjų prievolės turėtų būti ribojamos arba jiems turėtų būti taikomos išimtys tais atvejais, kai įvykio priežastis yra ypatingos aplinkybės, kurių nebūtų buvę galima išvengti net ir imantis visų pagrįstų priemonių. Tokios aplinkybės gali susidaryti pirmiausia šiais atvejais: dėl politinio nestabilumo, meteorologinių sąlygų, neleidžiančių vykdyti atitinkamo skrydžio, pavojaus saugumui, netikėtai atsiradusių skrydžių saugos trūkumų ir streikų, turinčių įtakos skrydį vykdančio oro vežėjo veiklos vykdymui.

(15) Turėtų būti laikoma, kad susidarė ypatingos aplinkybės, kai tam tikrą dieną dėl tam tikro orlaivio atžvilgiu priimto oro eismo valdymo sprendimo skrydis ilgam atidedamas, atidedamas iki kitos dienos arba atšaukiamas vienas ar daugiau to orlaivio skrydžių, nors atitinkamas oro vežėjas ėmėsi visų pagrįstų priemonių, kad išvengtų vėlavimų ar atšaukimų.“

4 Šio reglamento 2 straipsnyje „Sąvokų apibrėžimai“ nustatyta:

„Šiame reglamente:

<…>

b) „skrydį vykdantis oro vežėjas“ – tai oro vežėjas, vykdantis arba ketinantis vykdyti skrydį pagal sutartį su keleiviu arba kito su keleiviu sutartį sudariusio juridinio arba fizinio asmens vardu[;]

<…>

l) „atšaukimas“ – tai anksčiau numatyto skrydžio, kuriame buvo rezervuota bent viena vieta, nevykdymas.“

5 Minėto reglamento 5 straipsnyje „Skrydžių atšaukimas“ nustatyta:

„1. Atšaukus skrydį:

<…>

c) atitinkami keleiviai turi teisę į kompensaciją, kurią skrydį vykdantis oro vežėjas išmoka pagal 7 straipsnį, nebent:
   i) jiems buvo pranešta apie atšaukimą mažiausiai prieš dvi savaites iki tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko;
   ii) jiems buvo pranešta apie atšaukimą ne daugiau kaip prieš dvi savaites ir ne mažiau kaip prieš septynias dienas iki tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko ir buvo pasiūlyta keliauti kitu maršrutu, išvykstant ne daugiau kaip dviem valandomis anksčiau už numatytą išvykimo laiką ir atvykti į galutinę paskirties vietą mažiau kaip keturiomis valandomis vėliau už tvarkaraštyje numatytą atvykimo laiką;
   iii) jiems buvo pranešta apie atšaukimą mažiau kaip prieš septynias dienas iki tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko ir buvo pasiūlyta keliauti kitu maršrutu, išvykstant ne daugiau kaip viena valanda anksčiau už numatytą išvykimo laiką ir atvykti į galutinę paskirties vietą mažiau kaip dviem valandomis vėliau už tvarkaraštyje numatytą atvykimo laiką.

<…>

3. Skrydį vykdantis oro vežėjas neprivalo mokėti kompensacijos pagal 7 straipsnį, jei gali įrodyti, kad skrydis buvo atšauktas dėl ypatingų aplinkybių, kurių nebūtų buvę galima išvengti net imantis visų pagrįstų priemonių.

<…>“

6 Šio reglamento 7 straipsnio „Teisė į kompensaciją“ 1 dalyje numatyta:

„Kai daroma nuoroda į šį straipsnį, keleiviai gauna tokio dydžio kompensaciją:

a) 250 eurų visų 1 500 kilometrų ar mažesnio atstumo skrydžių atveju;

b) 400 eurų visų didesnio kaip 1 500 kilometrų atstumo Bendrijos vidaus skrydžių ir visų kitų 1 500–3 500 kilometrų atstumo skrydžių atveju;

c) [600] eurų visų skrydžių, kuriems netaikomas a arba b punktas, atveju.

<…>“

### *Švedijos teisė*

7 *Lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet* (Įstatymas dėl darbuotojų dalyvavimo priimant sprendimus (1976: 580)) 45 straipsnyje, be kita ko, nustatyta:

„Kai darbdavių organizacija, darbdavys ar darbuotojų organizacija ketina imtis kolektyvinių veiksmų arba išplėsti vykstančius kolektyvinius veiksmus, jie apie tai raštu praneša kitai šaliai ir *Medlingsinstitutet* [Nacionalinė tarpininkavimo tarnyba, Švedija] bent prieš septynias darbo dienas. Kiekviena diena, išskyrus šeštadienį, sekmadienį, bet kurią kitą švenčių dieną, Joninių išvakares, Kūčias, Naujųjų metų išvakares, yra laikoma darbo diena. Terminas skaičiuojamas nuo tos dienos valandos, kurią prasideda kolektyvinis veiksmas.“

### Pagrindinė byla ir prejudiciniai klausimai

8 S. užsisakė bilietą į vidaus skrydį iš Malmės į Stokholmą (Švedija). Šis skrydis, kurį turėjo vykdyti SAS 2019 m. balandžio 29 d., tą pačią dieną buvo atšauktas dėl pilotų streiko Danijoje, Švedijoje ir Norvegijoje (toliau – aptariamas streikas).

9 Iš Teisingumo Teismo turimos bylos medžiagos matyti, kad 2018 m. vasarą Danijoje, Švedijoje ir Norvegijoje SAS pilotams atstovaujančios darbuotojų organizacijos (toliau – pilotų profesinės sąjungos) nusprendė nutraukti su SAS sudarytą kolektyvinę sutartį, kuri turėjo galioti 2017–2020 m. laikotarpiu. Derybos dėl naujos kolektyvinės sutarties sudarymo prasidėjo 2019 m. kovo mėnesį.

10 Manydamos, kad derybos žlugo arba bent jau nepasiekė pakankamos pažangos, pilotų profesinės sąjungos paragino savo narius streikuoti. Šis streikas prasidėjo 2019 m. balandžio 26 d. ir tęsėsi iki 2019 m. gegužės 2 d. Taigi jis truko septynias dienas, o SAS atšaukė daugiau nei 4 000 skrydžių. Streikas paveikė maždaug 380 000 keleivių, tarp jų ir S.; šis savo galimas teises SAS atžvilgiu, susijusias su jo prašymu sumokėti kompensaciją dėl atšaukto skrydžio, perleido *Airhelp*.

11 2019 m. gegužės 2 d. buvo sudaryta nauja trejų metų kolektyvinė sutartis, taikytina iki 2022 m.

12 *Airhelp* kreipėsi į prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusį teismą *Attunda tingsrätt* (Attunda pirmosios instancijos teismas, Švedija) su prašymu įpareigoti SAS sumokėti jai 250 eurų kompensaciją, numatytą Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punkte, siejamame su šio reglamento 7 straipsnio 1 dalies a punktu, ir delspinigius, skaičiuojamus nuo 2019 m. rugsėjo 10 d. iki sumokėjimo dienos.

13 SAS mano, kad neprivalo mokėti reikalaujamos kompensacijos, nes aptariamas streikas buvo ypatinga aplinkybė, kurios nebūtų buvę galima išvengti net ir imantis visų pagrįstų priemonių, atsižvelgiant į tai, kad pilotų profesinės sąjungos kėlė itin didelius reikalavimus dėl darbo užmokesčio padidinimo.

14 Ji teigia, kad aptariamas streikas yra „ypatinga aplinkybė“, kaip ji suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį, nes nėra būdingas jos įprastai veiklai ir negali būti jos realiai kontroliuojamas. Keturių profesinių sąjungų sprendimas organizuoti streiką vienu metu nepriskiriamas prie įprastos SAS veiklos teikti oro transporto paslaugas. Be to, Švedijos darbo rinkoje streikai labai reti, o aptariamas streikas, iš principo turėjęs įtakos visiems SAS pilotams, buvo vienas iš didžiausių oro transporto sektoriuje kada nors įvykusių streikų. Todėl SAS negalėjo reorganizuoti savo veiklos taip, kad būtų užtikrinti numatyti skrydžiai. Be to, kadangi aptariamas streikas buvo teisėtas, SAS negalėjo įpareigoti darbuotojų grįžti į darbą.

15 Anot jos, pagrindinei bylai negali būti pritaikytas ir Teisingumo Teismo atsakymas, pateiktas 2018 m. balandžio 17 d. Sprendime *Krüsemann ir kt.* (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 ir C-290/17–C-292/17, EU:C:2018:258, toliau –

Sprendimas *Krüsemann*), kad „laukinis streikas“ yra būdingas įprastai skrydžius vykdančio oro vežėjo veiklai. Iš tiesų aptariamą streiką lėmė ne kokia nors SAS priimta priemonė ir juo labiau tai nebuvo spontaniška SAS darbuotojų reakcija į jos priimtą įprastą valdymo priemonę.

16 Galiausiai, kadangi pagal Švedijos teisę įspėjimas apie streiką turi būti pateiktas likus tik savaitei iki jo pradžios, SAS bet kuriuo atveju negalėjo išvengti pareigos mokėti kompensaciją, numatytos Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punkto i papunktyje, aiškinamame kartu su 7 straipsnio 1 dalies a punktu.

17 Savo ruožtu *Airhelp* ginčija, kad aptariamas streikas yra „ypatinga aplinkybė“, kaip ji suprantama pagal minėto reglamento 5 straipsnio 3 dalį. Anot jos, kolektyvinių sutarčių sudarymas yra įprastos oro vežėjo veiklos dalis ir dėl to gali kilti ginčų su socialiniais partneriais. Be to, vykstant deryboms dėl šių sutarčių sudarymo šalys turi galimybę imtis tokių kolektyvinių veiksmų kaip streikai ar lokautai. Bet kuriuo atveju, atsižvelgiant į SAS pilotų darbo užmokesčio raidą ankstesniais metais, minėta bendrovė galėjo numatyti šį kolektyvinį darbo ginčą.

18 Taigi prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui kyla klausimas, ar sąvoka „ypatingos aplinkybės“, kaip ji suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį, apima streiką, kurį iš anksto įspėjusios paskelbė darbuotojų organizacijos ir kuris buvo inicijuotas teisėtai.

19 Šiomis aplinkybėmis *Attunda tingsrätt* (Attunda pirmosios instancijos teismas) nutarė sustabdyti bylų nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus:

„1. Ar oro vežėjo įdarbintų oro linijų pilotų, reikalingų skrydžiui vykdyti, streikas yra ypatingos aplinkybės, kaip jos suprantamos pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį, jeigu streikas vykdomas ne dėl oro vežėjo patvirtintų ar paskelbtų priemonių, o apie jį pranešus ir jį pagal nacionalinę teisę darbuotojų organizacijoms teisėtai inicijavus kaip kolektyvinį veiksmą, kuriuo siekiama paskatinti oro vežėją padidinti darbo užmokestį, suteikti išmokas ir (arba) iš dalies pakeisti darbo sąlygas, kad būtų patenkinti darbuotojų organizacijų reikalavimai?

2. Ar atsakymui į pirmąjį klausimą turi įtakos darbuotojų organizacijų reikalavimų pagrįstumas ir ypač tai, kad reikalaujamas darbo užmokesčio padidinimas yra gerokai didesnis nei darbo užmokesčio padidinimas, paprastai taikomas reikšmingose nacionalinėse darbo rinkose?

3. Ar atsakymui į pirmąjį klausimą turi įtakos tai, kad siekdamas išvengti streiko oro vežėjas priima nacionalinės institucijos, atsakingos už tarpininkavimą sprendžiant kolektyvinius darbo ginčus, pasiūlymą susitarti, o darbuotojų organizacijos jo nepriima?“

## Dėl prejudicinių klausimų

20 Užduodamas šiuos tris klausimus, kuriuos reikia nagrinėti kartu, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalis turi būti aiškinama taip, kad skrydį vykdančio oro vežėjo profesinės sąjungos pagal nacionalinės teisės aktuose nustatytas sąlygas ir, be kita ko, laikantis juose nustatyto įspėjimo termino sušauktas streikas, kuriuo siekiama patenkinti šio vežėjo darbuotojų reikalavimus ir prie kurio prisijungė vienos ar kelių kategorijų darbuotojai, būtini skrydžiui vykdyti, yra „ypatinga aplinkybė“, kaip ji suprantama pagal šią nuostatą.

21 Pirmiausia primintina, kad skrydžio atšaukimo atveju Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnyje numatyta, kad atitinkami keleiviai turi teisę į kompensaciją, kurią skrydį vykdantis oro vežėjas išmoka pagal šio reglamento 7 straipsnio 1 dalį, nebent jie iš anksto buvo informuoti apie atšaukimą per minėto 5 straipsnio 1 dalies c punkto i–iii papunkčiuose numatytus terminus.

22 Tačiau pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį, siejamą su jo 14 ir 15 konstatuojamosiomis dalimis, skrydį vykdantis oro vežėjas atleidžiamas nuo pareigos mokėti kompensaciją, jei gali įrodyti, kad skrydis buvo atšauktas dėl „ypatingų aplinkybių“, kurių nebūtų buvę galima išvengti net ir imantis visų pagrįstų priemonių. Be to, susiklosčius tokioms aplinkybėms, skrydį vykdantis oro vežėjas taip pat turi įrodyti, kad ėmėsi adekvačių situacijai priemonių ir panaudojo visas turėtas personalo, materialines ir finansines priemones siekdamas išvengti skrydžio atšaukimo dėl šios aplinkybės. Tačiau negalima reikalauti, kad, atsižvelgiant į įmonės pajėgumus tuo metu, jam tektų nepakeliama našta (šiuo klausimu žr. 2020 m. birželio 11 d. Sprendimo *Transportes Aéros Portugueses*, C-74/19, EU:C:2020:460, 36 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).

23 Pagal suformuotą Teisingumo Teismo jurisprudenciją „ypatingomis aplinkybėmis“, kaip jos suprantamos pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį, gali būti laikomi tie įvykiai, kurie dėl savo pobūdžio ar atsiradimo priežasčių nėra būdingi įprastai atitinkamo oro vežėjo veiklai ir kurių jis realiai negali kontroliuoti; abi šios sąlygos yra kumuliacinės ir kiekvienu konkrečiu atveju reikia įvertinti, ar jos tenkinamos (šiuo klausimu žr. 2008 m. gruodžio 22 d. Sprendimo *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, 23 punktą; 2015 m. rugsėjo 17 d. Sprendimo *van der Lans*, C-257/14, EU:C:2015:618, 36 punktą; 2018 m. balandžio 17 d. Sprendimo *Krüsemann* 32 ir 34 punktus ir 2020 m. birželio 11 d. Sprendimo *Transportes Aéros Portugueses*, C-74/19, EU:C:2020:460, 37 punktą).

24 Vis dėlto, atsižvelgiant, pirma, į šio reglamento tikslą, nurodytą jo 1 konstatuojamojoje dalyje, užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį ir, antra, į tai, kad minėto reglamento 5 straipsnio 3 dalyje nukrypstama nuo keleivių teisės į kompensaciją jų skrydžio atšaukimo atveju principo, sąvoka „ypatingos aplinkybės“, kaip ji suprantama pagal šią nuostatą, turi būti aiškinama siaurai (2018 m. balandžio 17 d. Sprendimo *Krüsemann* 36 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

25 Atsižvelgiant būtent į šiuos aspektus reikia įvertinti, ar skrydį vykdančio oro vežėjo profesinės sąjungos, laikantis nacionalinės teisės aktuose nustatytų sąlygų ir, be kita ko, juose nustatyto įspėjimo termino, sušauktas streikas, kuriuo siekiama patenkinti šio vežėjo darbuotojų reikalavimus ir prie kurio prisijungė vienos ar kelių kategorijų darbuotojai, būtini skrydžiui vykdyti, gali būti „ypatinga aplinkybė“, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį, kaip ją Teisingumo Teismas išaiškino šio sprendimo 23 punkte nurodytoje jurisprudencijoje.

26 Pirmiausia reikia nustatyti, ar ankstesniame punkte nurodytais požymiais pasižymintis streikas dėl savo pobūdžio ar atsiradimo priežasčių gali būti įvykis, kuris nėra būdingas įprastai atitinkamo oro vežėjo veiklai.

27 Šiuo klausimu pažymėtina, kad teisė imtis kolektyvinių priemonių, įskaitant teisę streikuoti, yra Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijos (toliau – Chartija) 28 straipsnyje įtvirtinta pagrindinė teisė, saugoma pagal Sąjungos teisę ir nacionalinės teisės aktus bei praktiką (šiuo klausimu žr. 2007 m. gruodžio 11 d. Sprendimo *International Transport Workers' Federation ir Finnish Seamen's Union*, C-438/05, EU:C:2007:772, 44 punktą).

28 Nors streikas yra konfliktinis darbuotojų ir darbdavio, kurio veiklą siekiama paralyžiuoti, santykių momentas, vis dėlto jis išlieka viena iš galimų kolektyvinių derybų pasireiškimo formų ir todėl turi būti suvokiamas kaip įvykis, būdingas atitinkamo darbdavio įprastai veiklai, neatsižvelgiant į konkrečios darbo rinkos ypatumus arba taikytinus nacionalinės teisės aktus, įgyvendinančius šią pagrindinę teisę.

29 Toks aiškinimas turi galioti ir tuomet, kai darbdavys, kaip nagrinėjamu atveju, yra skrydžius vykdantis oro vežėjas. 2018 m. balandžio 17 d. Sprendimo *Krüsemann* 40–42 punktuose Teisingumo Teismas nusprendė, kad oro vežėjams vykdant veiklą paprastai gali kilti nesutarimų ar net konfliktų su jų darbuotojais arba dalimi jų. Kaip ir byloje, kurioje priimtas tas sprendimas, aptariamos

restruktūrizavimo ir reorganizavimo priemonės ir dėl jų galintys kilti kolektyviniai darbo ginčai, priemonės, susijusios su skrydį vykdančio oro vežėjo darbuotojų darbo sąlygomis ir darbo užmokesčiu, yra įprastos šio vežėjo veiklos valdymo dalis.

30 Taigi streikas, kuriuo siekiama tik išsikovoti, kad oro transporto bendrovė padidintų pilotų darbo užmokestį, pakeistų darbo valandas ir užtikrintų geresnį darbo laiko planavimą, yra įvykis, būdingas įprastai šios bendrovės veiklai, ypač kai toks streikas organizuojamas laikantis teisės aktų reikalavimų.

31 Antra, reikia įvertinti, ar streikas, pasižymintis šio sprendimo 25 punkte nurodytais požymiais, turi būti laikomas įvykiu, kurio atitinkamas oro vežėjas realiai negali visiškai kontroliuoti.

32 Šiuo klausimu pažymėtina, pirma, kad, kadangi streikas yra Chartijos 28 straipsnyje darbuotojams garantuojama teisė, tai, kad jie ja remiasi ir dėl to imasi atitinkamų veiksmų, laikytina kiekvieno darbdavio numatoma aplinkybe, ypač kai apie tokį streiką iš anksto įspėjama.

33 Be to, Teisingumo Teismas jau yra nusprendęs, kad streikas, apie kurį įspėta laikantis taikytinos nacionalinės teisės aktų ir pranešta, kad jis gali apimti sektorius, darančius poveikį įmonės, kuri iš pradžių nebuvo susijusi su šiuo streiku, veiklai, nėra neįprastas ir nenumatomas įvykis (1991 m. gegužės 7 d. Sprendimo *Organisationen Danske Slagterier*, C-338/89, EU:C:1991:192, 18 punktas).

34 Pagrindinėje byloje, atrodo, pasitvirtina, kad streikas galėjo būti numatomas, nes, kaip matyti iš nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą, pilotų profesinės sąjungos 2018 m. vasarą nutraukė kolektyvinę sutartį, kuri turėjo galioti 2017–2020 m. laikotarpiu, todėl SAS negalėjo nežinoti, kad pilotai ketino pateikti reikalavimus. Be to, iš Teisingumo Teismui pateiktos bylos medžiagos nematyti, kad pagrindinėje byloje aptariamas streikas būtų prasidėjęs nesilaikant teisės aktuose numatyto įspėjimo termino.

35 Antra, kadangi streikas yra įvykis, kurį darbdavys gali numatyti, jis iš esmės turi priemonių jam pasirengti ir prireikus sušvelninti jo padarinius, todėl iš dalies išsaugo įvykių kontrolę.

36 Kaip matyti iš šio sprendimo 24 punkto, kadangi sąvoka „ypatingos aplinkybės“, kaip ji suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį, turi būti aiškinama siaurai, laikytina, kad žodžio „ypatingas“ pasirinkimas rodo Sąjungos teisės aktų leidėjo valią į sąvoką „ypatingos aplinkybės“ įtraukti tik tas aplinkybes, kurių skrydį vykdantis oro vežėjas visiškai nekontroliuoja. Tačiau skrydį vykdantis oro vežėjas, kaip ir bet kuris darbdavys, susidūręs su darbuotojų, reikalaujančių geresnių darbo ir atlyginimo sąlygų, streiku, negali teigti, kad visiškai nekontroliavo šių veiksmų.

37 Taigi, siekiant užtikrinti Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnio 1 dalyje nustatytos pareigos mokėti kompensaciją veiksmingumą, skrydį vykdančio oro vežėjo darbuotojų streikas negali būti laikomas „ypatinga aplinkybe“, kaip ji suprantama pagal šio reglamento 5 straipsnio 3 dalį, kai jis susijęs su reikalavimais, turinčiais ryšį su šio vežėjo ir jo darbuotojų darbo santykiais, kurie gali būti aptariami vykdant socialinį įmonės vidaus dialogą. Būtent taip yra derybų dėl darbo užmokesčio atveju.

38 Be to, šio teiginio negali paneigti galimas streikuojančių darbuotojų iškeltų reikalavimų nepagrįstumas ar neproporcingumas arba jų atsisakymas priimti pasiūlymą susitarti, nes darbo užmokesčio dydžio nustatymas bet kuriuo atveju patenka į darbdavio ir jo darbuotojų darbo santykių sritį.

39 Trečia, iš Teisingumo Teismo jurisprudencijos dėl sąvokos „ypatingos aplinkybės“, kaip ji suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį, matyti, kad įvykiai dėl „vidinės“ priežasties skrydį vykdančio oro vežėjo atžvilgiu turi būti atskirti nuo įvykių dėl „išorinės“ priežasties.

40 Į tokių „išorinių“ įvykių“ sąvoką patenka orlaivio ir paukščio susidūrimas (šiuo klausimu žr. 2017 m. gegužės 4 d. Sprendimo *Pešková ir Peška*, C-315/15, EU:C:2017:342, 26 punktą), orlaivio padangos sugadinimas dėl svetimkūnio, pavyzdžiui, ant oro uosto kilimo ir tūpimo tako gulinčio daikto (šiuo

klausimu žr. 2019 m. balandžio 4 d. Sprendimo *Germanwings*, C-501/17, EU:C:2019:288, 34 punktą), degalų išsiliejimas ant oro uosto kilimo ir tūpimo tako, dėl kurio takas buvo uždarytas (šiuo klausimu žr. 2019 m. birželio 26 d. Sprendimo *Moens*, C-159/18, EU:C:2019:535, 29 punktą), stovinčio orlaivio aukščio vairo atsitrenkimas į kitos oro bendrovės orlaivio vertikalių sparnų galiukus, dėl ko buvo iš vietos pastumtas antrasis orlaivis (šiuo klausimu žr. 2021 m. sausio 14 d. Nutarties *Airhelp*, C-264/20, nepaskelbtas Rink., EU:C:2021:26, 26 punktą), taip pat paslėpti gamybos defektai arba sabotažo ar terorizmo aktai (šiuo klausimu žr. 2008 m. gruodžio 22 d. Sprendimo *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, 26 punktą ir 2015 m. rugsėjo 17 d. Sprendimo *van der Lans*, C-257/14, EU:C:2015:618, 38 punktą).

41 Visiems šiems įvykiams bendra tai, kad juos lėmė oro vežėjo veikla ir išorinės aplinkybės, dažniau ar rečiau pasitaikančios praktikoje, tačiau nekontroliuojamos oro vežėjo, nes susiklostė dėl gamtos reiškinio ar trečiojo asmens, kaip antai kito oro vežėjo arba viešojo ar privataus subjekto, dalyvaujančio oro transporto arba oro uosto veikloje, veiksmų.

42 Taigi Reglamento Nr. 261/2004 14 konstatuojamojoje dalyje nurodęs, kad ypatingos aplinkybės gali susiklostyti pirmiausia dėl streikų, turinčių įtakos skrydį vykdančio oro vežėjo veiklai, Sąjungos teisės aktų leidėjas siekė nurodyti su atitinkamo oro vežėjo veikla nesusijusius streikus. Tai reiškia, kad „ypatingomis aplinkybėmis“, kaip jos suprantamos pagal šio reglamento 5 straipsnio 3 dalį, gali būti laikomas, pavyzdžiui, skrydžių vadovų arba oro uosto darbuotojų streikas (šiuo klausimu žr. 2012 m. spalio 4 d. Sprendimą *Finnair*, C-22/11, EU:C:2012:604).

43 Toks streikas, beje, nepriskiriamas prie vežėjo veiklos vykdymo, taigi ir jo realiai nekontroliuojamas, yra „ypatingos aplinkybės“, kaip jos suprantamos pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį.

44 Tačiau pačių oro transporto bendrovės darbuotojų inicijuotas ir įgyvendintas streikas yra šios bendrovės „vidaus“ įvykis, įskaitant profesinių sąjungų sušauktą streiką, nes jos veikia minėtos bendrovės darbuotojų interesais.

45 Vis dėlto, jeigu toks streikas kyla dėl reikalavimų, kuriuos gali tenkinti tik viešosios valdžios institucijos ir kurie dėl to negali būti realiai kontroliuojami atitinkamo oro vežėjo, jis gali būti laikomas „ypatinga aplinkybe“, kaip tai suprantama pagal šio sprendimo 23 punkte primintą jurisprudenciją.

46 Ketvirta, nuostata, kad laikantis teisės aktų reikalavimų surengtas streikas, kaip antai apibūdintas šio sprendimo 25 punkte, nepatenka į sąvoką „ypatingos aplinkybės“, kaip ji suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį, negali daryti poveikio atitinkamo oro vežėjo pagrindinėms teisėms.

47 Streikas ir grėsmė, kad gali tekti mokėti keleiviams, kurių skrydis atšauktas, Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalyje ir 7 straipsnio 1 dalyje numatytą kompensaciją, negali būti laikomi darančiais poveikį Chartijos 28 straipsnyje numatytos darbdavio teisės vesti kolektyvines derybas esmei.

48 Šiuo klausimu pakanka konstatuoti, kad aplinkybė, jog oro vežėjas dėl streiko, surengto jo darbuotojų, laikantis teisės aktų reikalavimų, susiduria su rizika, kad turės sumokėti tokią kompensaciją, neįpareigoja jo be jokių diskusijų sutikti su visais streikuojančių darbuotojų reikalavimais. Oro vežėjas ir toliau gali ginti įmonės interesus taip, kad būtų pasiektas visus socialinius partnerius tenkinantis kompromisas. Taigi nelaikytina, kad oro vežėjas netenka Sąjungos teisėje saugomos kolektyvinių derybų laisvės ir kad kilus kolektyviniam darbo ginčui jam nuo pat pradžių tenka pralaimėjusiojo vaidmuo.

49 Dėl SAS nurodyto jos laisvės užsiimti verslu ir teisės į nuosavybę, kurias atitinkamai užtikrina Chartijos 16 ir 17 straipsniai, pažeidimo primintina, kad laisvė užsiimti verslu ir teisė į nuosavybę nėra absoliučios teisės ir kad tokiomis aplinkybėmis, kaip nagrinėjamos pagrindinėje byloje, jos turi būti

derinamos su Chartijos 38 straipsniu, kuriuo, kaip ir SESV 169 straipsniu, siekiama vykdant Sąjungos politiką užtikrinti aukšto lygio vartotojų, įskaitant oro transporto keleivius, apsaugą (šiuo klausimu žr. 2013 m. sausio 31 d. Sprendimo *McDonagh*, C-12/11, EU:C:2013:43, 60, 62 ir 63 punktus).

50 Vartotojų, įskaitant oro transporto keleivius, apsaugos tikslo svarba gali pateisinti neigiamus ir net ypač sunkius ekonominius padarinius tam tikriems ūkio subjektams (2013 m. sausio 31 d. Sprendimo *McDonagh*, C-12/11, EU:C:2013:43, 48 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

51 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, konstatuotina, kad laikantis teisės aktų reikalavimų surengto streiko, pasižyminčio šio sprendimo 25 punkte nurodytais požymiais, nekvalifikavus kaip „ypatingų aplinkybių“, kaip jos suprantamos pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį, nedaromas neigiamas poveikis pagrindinėms teisėms, kurias Chartijos 16, 17 ir 28 straipsniai užtikrina skrydžius vykdantiems oro vežėjams.

52 Šiomis aplinkybėmis į pateiktus klausimus atsakytina taip: Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalis turi būti aiškinama taip, kad skrydį vykdančio oro vežėjo profesinės sąjungos pagal nacionalinės teisės aktuose nustatytas sąlygas ir, be kita ko, laikantis juose nustatyto įspėjimo termino sušauktas streikas, kuriuo siekiama patenkinti šio vežėjo darbuotojų reikalavimus ir prie kurio prisijungė tam tikros kategorijos darbuotojai, būtini skrydžiui vykdyti, nepatenka į sąvoką „ypatingos aplinkybės“, kaip ji suprantama pagal šią nuostatą.

## Dėl bylinėjimosi išlaidų

53 Kadangi šis procesas pagrindinės bylos šalims yra vienas iš etapų prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo nagrinėjamoje byloje, bylinėjimosi išlaidų klausimą turi spręsti šis teismas. Išlaidos, susijusios su pastabų pateikimu Teisingumo Teismui, išskyrus tas, kurias patyrė minėtos šalys, nėra atlygintinos.

Remdamasis šiais motyvais, Teisingumo Teismas (didžioji kolegija) nusprendžia:

**2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 261/2004, nustatančio bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinančio Reglamentą (EEB) Nr. 295/91, 5 straipsnio 3 dalis turi būti aiškinama taip, kad skrydį vykdančio oro vežėjo profesinės sąjungos pagal nacionalinės teisės aktuose nustatytas sąlygas ir, be kita ko, laikantis juose nustatyto įspėjimo termino sušauktas streikas, kuriuo siekiama patenkinti šio vežėjo darbuotojų reikalavimus ir prie kurio prisijungė tam tikrų kategorijų darbuotojai, būtini skrydžiui vykdyti, nepatenka į sąvoką „ypatingos aplinkybės“, kaip ji suprantama pagal šią nuostatą.**

Parašai.