Judikatūras krājums

TIESAS SPRIEDUMS (virspalāta)

2021. gada 23. martā *

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – Gaisa pārvadājumi – Regula (EK) Nr. 261/2004 – 5. panta 3. punkts – Kopīgi noteikumi par kompensācijām un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos – Atbrīvojums no kompensācijas maksāšanas pienākuma – Jēdziens "ārkārtēji apstākļi" – Likumīgi organizēts pilotu streiks – "Iekšēji" un "ārēji" apstākļi apkalpojošā gaisa pārvadātāja darbības kontekstā – Eiropas Savienības Pamattiesību hartas 16., 17. un 28. pants – Gaisa pārvadātāja darījumdarbības brīvības, tiesību uz īpašumu un tiesību uz kolektīvām sarunām skāruma neesamība

Lietā C-28/20

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko *Attunda tingsrätt* (Atundas pirmās instances tiesa, Zviedrija) iesniedza ar 2020. gada 16. janvāra lēmumu un kas Tiesā reģistrēts 2020. gada 21. janvārī, tiesvedībā

Airhelp Ltd

pret

Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden,

TIESA (virspalāta)

šādā sastāvā: priekšsēdētājs K. Lēnartss [*K. Lenaerts*], priekšsēdētāja vietniece R. Silva de Lapuerta [*R. Silva de Lapuerta*], palātu priekšsēdētāji Ž. K. Bonišo [*J.-C. Bonichot*], A. Arabadžijevs [*A. Arabadjiev*], A. Prehala [*A. Prechal*], L. Bejs Larsens [*L. Bay Larsen*], A. Kumins [*A. Kumin*] un N. Vāls [*N. Wahl*], tiesneši T. fon Danvics [*T. von Danwitz*], K. Toadere [*C. Toader*], M. Safjans [*M. Safjan*], D. Švābi [*D. Šváby*] (referents), I. Jarukaitis [*I. Jarukaitis*], N. Jēskinens [*N. Jääskinen*] un J. Pasers [*J. Passer*],

ģenerāladvokāts: P. Pikamēe [*P. Pikamäe*],

sekretāre: S. Stremholma [*C. Strömholm*], administratore,

ņemot vērā rakstveida procesu un 2020. gada 16. decembra tiesas sēdi,

ņemot vērā apsvērumus, ko sniedza:

– *Airhelp Ltd* vārdā – *M. Bexelius*, kā arī *E. Arbrandt* un *S. Nilsson*, *advokater*,

– *Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden* vārdā – *F. Sjövall* un *J. Fermbäck*, *advokater*,

* Tiesvedības valoda – zviedru.

– Dānijas valdības vārdā – *J. Nymann-Lindegren* un *M. Jespersen*, kā arī *M. S. Wolff*, pārstāvji,

– Vācijas valdības vārdā – *U. Kühne*, *M. Hellmann* un *J. Möller*, pārstāvji,

– Spānijas valdības vārdā – *L. Aguilera Ruiz*, pārstāvis,

– Francijas valdības vārdā – *E. de Moustier* un *A. Ferrand*, pārstāvji,

– Eiropas Komisijas vārdā – *K. Simonsson*, kā arī *N. Yerrell* un *E. Ljung Rasmussen*, pārstāvji,

noklausījusies ģenerāladvokāta secinājumus 2021. gada 16. marta tiesas sēdē,

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

1 Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir par to, kā interpretēt Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 261/2004 (2004. gada 11. februāris), ar ko paredz kopīgus noteikumus par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos un ar ko atceļ Regulu (EEK) Nr. 295/91 (OV 2004, L 46, 1. lpp.), 5. panta 3. punktu.

2 Šis lūgums ir iesniegts saistībā ar strīdu starp *Airhelp Ltd* un *Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden* (turpmāk tekstā – "*SAS*") par pēdējās minētās atteikumu maksāt pasažierim S., kas savas prasījuma tiesības cedējis *Airhelp*, kompensāciju par zaudējumiem lidojuma atcelšanas dēļ.

Atbilstošās tiesību normas

Savienības tiesības

3 Regulas Nr. 261/2004 1., 14. un 15. apsvērumā ir teikts:

"(1) [Savienības] rīcībai gaisa satiksmes nozarē cita starpā ir jābūt vērstai uz to, lai nodrošinātu augsta līmeņa pasažieru aizsardzību. Turklāt ir jāņem vērā vispārējās patērētāju aizsardzības prasības.

[..]

(14) Saskaņā ar [..] Konvenciju [par dažu starptautisko gaisa pārvadājumu noteikumu unifikāciju, kas noslēgta Monreālā 1999. gada 28. maijā un Eiropas Kopienas vārdā apstiprināta ar Padomes Lēmumu 2001/539/EK (2001. gada 5. aprīlis) (OV 2001, L 194, 38. lpp.),] apkalpojošo gaisa pārvadātāju saistības ir jāierobežo vai jāatceļ ārkārtēju apstākļu gadījumos, no kuriem nevarētu izvairīties pat tad, ja veiktu visus iespējamos pasākumus. Šādi apstākļi var rasties jo īpaši politiskas nestabilitātes, meteoroloģisko apstākļu, kas nav piemēroti attiecīgā lidojuma veikšanai, drošības riska, negaidītu lidojuma drošības trūkumu un streiku dēļ, kas ietekmē apkalpojošā gaisa pārvadātāja darbību.

(15) Par ārkārtējiem apstākļiem uzskata tos, kuros gaisa satiksmes pārvaldības lēmums attiecībā uz noteiktu gaisa kuģi noteiktā dienā izraisa ilgu kavēšanos, kavēšanos līdz nākamajai dienai vai viena vai vairāku šā gaisa kuģa lidojumu atcelšanu, pat ja attiecīgais gaisa pārvadātājs ir veicis visus iespējamos pasākumus, lai izvairītos no lidojumu kavēšanās vai atcelšanas."

4 Šīs regulas 2. pantā "Definīcijas" ir noteikts:

"Šajā regulā:

[..]

b) "apkalpojošais gaisa pārvadātājs" ir gaisa pārvadātājs, kas veic vai plāno veikt lidojumu saskaņā ar līgumu ar pasažieri vai citas tādas juridiskas vai fiziskas personas vārdā, kurai ir līgums ar šo pasažieri;

[..].

l) "atcelšana" ir tāda lidojuma neveikšana, kurš ir bijis iepriekš plānots un uz kuru ir rezervēta vismaz viena vieta."

5 Saskaņā ar minētās regulas 5. pantu "Atcelšana":

"1. Ja atceļ lidojumu, attiecīgajiem pasažieriem:

[..]

c) ir tiesības saskaņā ar 7. pantu no apkalpojošā gaisa pārvadātāja saņemt kompensāciju, ja vien:
   i) pasažieri nav informēti par atcelšanu vismaz divas nedēļas pirms paredzētā izlidošanas laika vai
   ii) pasažieri nav informēti par atcelšanu laika posmā no divām nedēļām līdz septiņām dienām pirms paredzētā izlidošanas laika un viņiem nav piedāvāta maršruta maiņa, saskaņā ar kuru viņi var izlidot ne vairāk kā divas stundas pirms paredzētā izlidošanas laika un sasniegt savu galamērķi mazāk nekā četras stundas pēc iepriekš paredzētā ielidošanas laika, vai arī
   iii) pasažieri nav informēti par atcelšanu mazāk nekā septiņas dienas pirms paredzētā izlidošanas laika un viņiem nav piedāvāta maršruta maiņa, sakarā ar kuru viņi var izlidot ne vairāk kā vienu stundu pirms iepriekš paredzētā izlidošanas laika un sasniegt savu galamērķi mazāk nekā divas stundas pēc paredzētā ielidošanas laika.

[..]

3. Apkalpojošajam gaisa pārvadātājam nav jāmaksā kompensācija saskaņā ar 7. pantu, ja tas var pierādīt, ka lidojuma atcelšanu ir izraisījuši ārkārtēji apstākļi, no kuriem nevarētu izvairīties pat tad, ja tiktu veikti visi iespējamie pasākumi.

[..]"

6 Tās pašas regulas 7. panta "Tiesības saņemt kompensāciju" 1. punktā ir paredzēts:

"Ja ir izdarīta atsauce uz šo pantu, pasažieri saņem kompensāciju šādā apmērā:

a) EUR 250 par visiem lidojumiem 1500 kilometru vai mazākā attālumā;

b) EUR 400 par visiem lidojumiem Kopienas iekšienē vairāk nekā 1500 kilometru attālumā un par visiem citiem lidojumiem 1500 līdz 3500 kilometru attālumā;

c) EUR 600 par visiem lidojumiem, uz ko neattiecas a) vai b) apakšpunkts.

[..]"

Zviedrijas tiesības

7 *Lag (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet* (Likums (1976:580) par darbinieku līdzdalību lēmumu pieņemšanā darba jautājumos) 45. pantā citastarp ir paredzēts:

"Ja darba devēju organizācija, darba devējs vai darbinieku organizācija plāno veikt protesta akciju vai paplašināt jau notiekošu protesta akciju, tā/tas par to paziņo pretējai pusei vai *Medlingsinstitutet* [(Mediācijas centrs, Zviedrija)] vismaz septiņas darbdienas iepriekš. Par "darba dienu" uzskata ikvienu dienu, izņemot sestdienu, svētdienu un citas svētku dienas, kā arī vasaras saulgriežus, Ziemassvētku priekšvakaru un 31. decembri. Termiņu sāk skaitīt no dienas brīža, kad uzsākta protesta akcija."

Pamatlieta un prejudiciālie jautājumi

8 Pasažieris S. bija rezervējis vietu iekšzemes lidojumam no Malmes uz Stokholmu (Zviedrija). Šis lidojums, kas *SAS* bija jāveic 2019. gada 29. aprīlī, tika atcelts tajā pašā dienā, jo Dānijā, Zviedrijā un Norvēģijā streikoja tās piloti (turpmāk tekstā – "aplūkojamais streiks").

9 No Tiesas rīcībā esošajiem lietas materiāliem izriet, ka 2018. gada vasarā *SAS* pilotu kā darbinieku pārstāvju organizācijas Dānijā, Zviedrijā un Norvēģijā (turpmāk tekstā – "pilotu arodbiedrības") nolēma izbeigt ar *SAS* noslēgto darba koplīgumu [par darba samaksu], kura sākotnēji paredzētais darbības laiks bija no 2017. līdz 2020. gadam. Sarunas par jauna darba koplīguma noslēgšanu sākās 2019. gada martā.

10 Uzskatīdamas, ka šīs sarunas ir nesekmīgas vai vismaz nav pietiekami progresējušas, pilotu arodbiedrības aicināja savus biedrus streikot. Aplūkojamais streiks sākās 2019. gada 26. aprīlī un turpinājās līdz 2019. gada 2. maijam. Tātad tas ilga septiņas dienas, un tā dēļ *SAS* bija spiesta atcelt vairāk nekā 4000 lidojumu. Tādējādi minētais streiks ietekmēja aptuveni 380 000 pasažieru, tostarp S., kas cedēja *Airhelp* savus iespējamos prasījumus pret *SAS* saistībā ar prasību atlīdzināt zaudējumus reisa atcelšanas dēļ.

11 2019. gada 2. maijā uz trim gadiem tika noslēgts jauns darba koplīgums, kas tātad ir piemērojams līdz 2022. gadam.

12 *Airhelp* vērsās iesniedzējtiesā – *Attunda tingsrätt* (Atundas pirmās instances tiesa, Zviedrija) – ar prasību piespriest *SAS* samaksāt tai kompensāciju 250 EUR apmērā, kas paredzēta Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunktā, lasot to kopsakarā ar šīs regulas 7. panta 1. punkta a) apakšpunktu, kā arī nokavējuma procentus par laikposmu no 2019. gada 10. septembra līdz samaksas brīdim.

13 *SAS* uzskata, ka tai nebija jāmaksā prasītā kompensācija, jo aplūkojamais streiks – ņemot vērā pilotu arodbiedrību prasību palielināt algas pārmērīgumu – esot bijis ārkārtējs apstāklis, no kura nevarēja izvairīties, pat ja tiktu veikti visi iespējamie pasākumi.

14 Tā apgalvo, ka aplūkojamais streiks ir "ārkārtējs apstāklis" Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē, jo tas neesot raksturīgs tās parastajai darbībai un esot ārpus tās faktiskās kontroles. Lēmums par četru arodbiedrību vienlaicīgu streiku neietilpstot *SAS* parastajā darbībā, kura izpaužas kā gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšana. Turklāt Zviedrijas darba tirgū streiki esot ļoti reti, un aplūkojamais streiks, kas principā attiecās uz visiem *SAS* pilotiem, esot bijis viens no lielākajiem jebkad reģistrētajiem streikiem gaisa transporta nozarē. Līdz ar to *SAS* neesot bijis iespējams pārorganizēt savu darbību tā, lai varētu nodrošināt paredzētos lidojumus. Turklāt, tā kā aplūkojamais streiks bija likumīgs, *SAS* neesot varējusi pieprasīt, lai darbinieki atsāktu darbu.

15 Turklāt atbilde, ko Tiesa sniegusi 2018. gada 17. aprīļa spriedumā lietā *Krüsemann* u.c. (C-195/17, no C-197/17 līdz C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, no C-278/17 līdz C-286/17 un no C-290/17 līdz C-292/17, EU:C:2018:258; turpmāk tekstā – "*Krüsemann* spriedums"), saskaņā ar kuru "neorganizēts streiks" ir uzskatāms par attiecīgā gaisa pārvadātāja parastās darbības izpausmi, uz pamatlietu neesot attiecināma. Aplūkojamā streika iemesls neesot bijis nedz *SAS* veikts pasākums, nedz *SAS* personāla spontāna reakcija uz *SAS* veiktu parastu vadības pasākumu.

16 Visbeidzot, tā kā saskaņā ar Zviedrijas tiesībām par streiku ir jābrīdina tikai vienu nedēļu pirms tā sākuma, *SAS* nekādi neesot varējusi izvairīties no pienākuma izmaksāt kompensāciju, kas paredzēta Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta i) punktā, lasot to kopsakarā ar 7. panta 1. punkta a) apakšpunktu.

17 Savukārt *Airhelp* apstrīd to, ka aplūkojamais streiks būtu uzskatāms par "ārkārtēju apstākli" minētās regulas 5. panta 3. punkta izpratnē. Proti, darba koplīgumu noslēgšana ietilpstot aviosabiedrības ikdienas komercdarbībā un šajā kontekstā varot rasties ar koplīgumiem saistīti konflikti. Turklāt, kamēr notiek sarunas par šāda darba koplīguma noslēgšanu, abām pusēm esot iespējams veikt protesta akcijas, piemēram, streikus un lokautus. Katrā ziņā, ņemot vērā *SAS* pilotu algu attīstību iepriekšējos gados, minētajai sabiedrībai esot bijis jārēķinās ar to, ka var notikt šāds ar darba koplīgumu saistīts konflikts.

18 Līdz ar to iesniedzējtiesa jautā, vai jēdziens "ārkārtēji apstākļi" Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē ietver streiku, par kuru darbinieku organizācijas paziņoja – un kuru tās likumīgi uzsāka – pēc iepriekšēja pieteikuma.

19 Šajos apstākļos *Attunda tingsrätt* (Atundas pirmās instances tiesa) nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:

"1) Vai pilotu, kurus nodarbina gaisa pārvadātājs un kuru līdzdalība ir nepieciešama lidojumu veikšanai, streiks ir "ārkārtējs apstāklis" Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē, ja streiks nenotiek tāda pasākuma dēļ, par kuru lēmumu ir pieņēmis vai par to ir paziņojis gaisa pārvadātājs, bet gan to kā protesta akciju ir pieteikušas darbinieku organizācijas, un tas ir uzsākts likumīgi saskaņā ar valsts tiesībām ar nolūku panākt, lai gaisa pārvadātājs paaugstina atalgojumu, nodrošina priekšrocības vai maina nodarbināšanas kārtību darbinieku organizāciju prasību izpildei?

2) Kāda nozīme attiecīgajā gadījumā ir darbinieku organizāciju prasību pamatotajam raksturam un it īpaši faktam, ka prasība paaugstināt atalgojumu ir ievērojami augstāka nekā algas palielinājums, kas parasti tiek piemērots konkrētajiem valsts darba tirgiem?

3) Kāda nozīme konkrētajā gadījumā ir apstāklim, ka gaisa pārvadātājs, lai izvairītos no streika, piekrīt valsts mediācijas iestādes iesniegtam priekšlikumam par izlīgumu kolektīvā darba strīdā, taču darbinieku organizācijas tam nepiekrīt?"

Par prejudiciālajiem jautājumiem

20 Ar šiem trim jautājumiem, kas ir jāizskata kopā, iesniedzējtiesa būtībā jautā, vai Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka pēc apkalpojošā gaisa pārvadātāja personāla arodbiedrības aicinājuma noticis streiks, kas, ievērojot valsts tiesiskajā regulējumā minētos nosacījumus – it īpaši tajā noteikto streika iepriekšējas pieteikšanas termiņu –, rīkots, lai panāktu šā pārvadātāja darbinieku prasību izpildi un kam pievienojas vienas vai vairāku kategoriju darbinieki, kuru klātbūtne ir nepieciešama lidojuma nodrošināšanai, ir uzskatāms par "ārkārtēju apstākli" šīs tiesību normas izpratnē.

21 Vispirms ir jāatgādina, ka Regulas Nr. 261/2004 5. pantā ir paredzēts, ka lidojuma atcelšanas gadījumā attiecīgajiem pasažieriem ir tiesības uz kompensāciju no apkalpojošā gaisa pārvadātāja saskaņā ar šīs regulas 7. panta 1. punktu, ja vien viņi iepriekš nav tikuši informēti par šo atcelšanu, ievērojot šī 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta i)–iii) punktā paredzētos termiņus.

22 Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punktā, to lasot tās 14. un 15. apsvēruma kontekstā, ir noteikts, ka apkalpojošajam gaisa pārvadātājam kompensācija tomēr nav jāmaksā, ja tas var pierādīt, ka lidojuma atcelšanu ir izraisījuši "ārkārtēji apstākļi", no kuriem nevarētu izvairīties pat tad, ja tiktu veikti visi iespējamie pasākumi. Turklāt šādu apstākļu rašanās gadījumā apkalpojošajam gaisa pārvadātājam ir arī jāpierāda, ka tas ir veicis situācijai atbilstošus pasākumus, izmantojot visus tā rīcībā esošos personāla vai materiālos resursus un finansiālos līdzekļus, lai izvairītos no tā, ka tie izraisītu attiecīgā lidojuma atcelšanu. Tomēr no tā netiek pieprasīts uzņemties attiecīgajā brīdī uzņēmuma spējām neatbilstošas grūtības (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2020. gada 11. jūnijs, *Transportes Aéros Portugueses*, C-74/19, EU:C:2020:460, 36. punkts un tajā minētā judikatūra).

23 Saskaņā ar Tiesas pastāvīgo judikatūru ar jēdzienu "ārkārtēji apstākļi" Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē apzīmē notikumus, kuri to būtības vai izcelsmes dēļ nav raksturīgi attiecīgā gaisa pārvadātāja parastajai darbībai un ir ārpus šī pārvadātāja faktiskās kontroles, šie divi nosacījumi ir kumulatīvi un tas, vai tie ir ievēroti, ir jāizvērtē katrā konkrētajā gadījumā (šajā nozīmē skat. spriedumus, 2008. gada 22. decembris, *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, 23. punkts, 2015. gada 17. septembris, *van der Lans*, C-257/14, EU:C:2015:618, 36. punkts, 2018. gada 17. aprīlis, *Krüsemann*, 32. un 34. punkts, kā arī 2020. gada 11. jūnijs, *Transportes Aéros Portugueses*, C-74/19, EU:C:2020:460, 37. punkts).

24 Tomēr, ņemot vērā, pirmkārt, šīs regulas 1. apsvērumā minēto mērķi nodrošināt augsta līmeņa pasažieru aizsardzību un, otrkārt, to, ka minētās regulas 5. panta 3. punkts ir atkāpe no principa par pasažieru tiesībām uz kompensāciju viņu reisa atcelšanas gadījumā, jēdziens "ārkārtēji apstākļi" šīs tiesību normas izpratnē ir jāinterpretē šauri (spriedums, 2018. gada 17. aprīlis, *Krüsemann*, 36. punkts un tajā minētā judikatūra).

25 Šajā kontekstā ir jāizvērtē, vai pēc apkalpojošā gaisa pārvadātāja personāla arodbiedrības aicinājuma noticis streiks, kas, ievērojot valsts tiesiskajā regulējumā minētos nosacījumus – it īpaši tajā noteikto streika iepriekšējas pieteikšanas termiņu –, rīkots, lai panāktu šī pārvadātāja darbinieku prasību izpildi un kam pievienojas vienas vai vairāku kategoriju darbinieki, kuru klātbūtne ir nepieciešama lidojuma nodrošināšanai, ir uzskatāms par "ārkārtēju apstākli" Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē, ko Tiesa interpretējusi šī sprieduma 23. punktā atgādinātajā judikatūrā.

26 Pirmkārt, ir jākonstatē, vai streiks ar iepriekšējā punktā minētajām iezīmēm savas būtības vai izcelsmes dēļ varētu būt uzskatāms par notikumu, kas nav raksturīgs attiecīgā gaisa pārvadātāja parastajai darbībai.

27 Šajā ziņā ir jānorāda, ka tiesības uz kolektīvu rīcību, tostarp tiesības streikot, ir jāatzīst par pamattiesībām, kas paredzētas Eiropas Savienības Pamattiesību hartas (turpmāk tekstā – "Harta") 28. pantā, un ka šīs tiesības ir aizsargātas saskaņā ar Kopienu tiesībām un valstu tiesību aktiem un praksi (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2007. gada 11. decembris, *International Transport Workers' Federation* un *Finnish Seamen's Union*, C-438/05, EU:C:2007:772, 44. punkts).

28 Lai gan streiks ir konfliktsituācija attiecībās starp darbiniekiem un darba devēju, kura darbību ar to ir plānots paralizēt, tas tomēr ir viena no sociālo partneru pārrunu iespējamām izpausmēm, un līdz ar to tas ir jāuztver kā notikums, kas raksturīgs attiecīgā darba devēja parastajai darbībai neatkarīgi no konkrētā darba tirgus īpatnībām vai tiem dalībvalsts tiesību aktiem, kuri piemērojami šo pamattiesību īstenošanā.

29 Šāda interpretācija ir noteicoša arī tad, ja darba devējs – tāpat kā šajā gadījumā – ir apkalpojošais gaisa pārvadātājs. Proti, Tiesa 2018. gada 17. aprīļa sprieduma *Krüsemann* 40.–42. punktā ir nospriedusi, ka apkalpojošie gaisa pārvadātāji savā darbībā var saskarties ar domstarpībām – pat konfliktiem – ar personālu vai tā daļu. Tieši tāpat kā lietā, kurā taisīts šis spriedums, aplūkotie pārstrukturēšanas un reorganizācijas pasākumi un no tiem iespējami izrietošie sociālie konflikti, kā arī pasākumi saistībā ar apkalpojošā gaisa pārvadātāja personāla darba apstākļiem un atalgojumu ietilpst minētā pārvadātāja darbības parastajā pārvaldībā.

30 Tālab streiks, kura mērķis ir tikai panākt gaisa pārvadājumu uzņēmuma pilotu algas palielināšanu, viņu darba laika izmaiņas, kā arī lielāku prognozējamību darba laika jomā, ir uzskatāms par notikumu, kas raksturīgs šī uzņēmuma parastajai darbībai, it īpaši tad, ja šāds streiks tiek organizēts saskaņā ar tiesisko regulējumu.

31 Otrkārt, ir jāizvērtē, vai streiks, kam piemīt šī sprieduma 25. punktā minētās iezīmes, ir jāuzskata par notikumu, kas nekādi nav pakļauts attiecīgā gaisa pārvadātāja faktiskajai kontrolei.

32 Šajā ziņā ir jānorāda, ka, pirmkārt, tā kā darbiniekiem streiks ir Hartas 28. pantā garantētās tiesības, tas, ka viņi uz tām atsaucas un šajā ziņā izvērš streiku, ir jāuzskata par faktu, ko var prognozēt ikviens darba devējs, it īpaši tad, ja šāds streiks iepriekš ir pieteikts.

33 Turklāt Tiesa jau ir konstatējusi, ka streiks, kurš pirms tam ir pieteikts atbilstoši piemērojamajam valsts tiesiskajam regulējumam un par kuru ir paziņots, ka tas varētu attiekties uz nozarēm, kuras ietekmē tāda uzņēmuma darbību, uz kuru šis streiks sākotnēji neattiecās, nav uzskatāms par neparastu un neprognozējamu notikumu (spriedums, 1991. gada 7. maijs, *Organisationen Danske Slagterier*, C-338/89, EU:C:1991:192, 18. punkts).

34 Attiecībā uz pamatlietu – aplūkojamā streika prognozējamība, šķiet, ir jāpārbauda, jo no lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu izriet, ka pilotu arodbiedrības 2018. gada vasarā bija izbeigušas darba koplīgumu, kura sākotnēji paredzētais darbības laiks bija 2017.–2020. gads, un līdz ar to *SAS* nevarēja nezināt, ka piloti bija iecerējuši izvirzīt savas prasības. Turklāt no Tiesai iesniegtajiem lietas materiāliem neizriet, ka pamatlietā aplūkojamais streiks būtu sākts, neievērojot likumā paredzēto iepriekšējas pieteikšanas termiņu.

35 Otrkārt, tā kā streika sākšanās ir notikums, ko darba devējs var prognozēt, tā rīcībā principā ir līdzekļi, lai tam sagatavotos un vajadzības gadījumā neitralizētu streika sekas, un līdz ar to tas zināmā mērā saglabā kontroli pār notikumiem.

36 Kā izriet no šī sprieduma 24. punkta – tā kā jēdziens "ārkārtēji apstākļi" Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē ir jāinterpretē šauri, ir uzskatāms, ka vārda "ārkārtēji" izvēle liecina par Savienības likumdevēja gribu jēdzienā "ārkārtēji apstākļi" iekļaut tikai tos apstākļus, kurus apkalpojošais gaisa pārvadātājs nekādi nevar kontrolēt. Apkalpojošais gaisa pārvadātājs – tāpat kā jebkurš cits darba devējs, kas saskaras ar sava personāla streiku, kura pamatā ir prasības par darba apstākļiem un atalgojumu, – nevar apgalvot, ka viņš nekādi nevar kontrolēt šos pasākumus.

37 Tādējādi, lai nodrošinātu Regulas Nr. 261/2004 7. panta 1. punktā nostiprinātā kompensēšanas pienākuma lietderīgo iedarbību, apkalpojošā gaisa pārvadātāja personāla streiku nevar kvalificēt kā "ārkārtēju apstākli" šīs regulas 5. panta 3. punkta izpratnē, ja šis streiks ir saistīts ar prasībām par darba attiecībām starp minēto pārvadātāju un tā personālu, kuras iespējams izvērtēt uzņēmuma iekšēja sociālā dialoga ietvaros. Tieši tā tas ir pārrunu par algu gadījumā.

38 Turklāt šo secinājumu nevar atspēkot nedz ar streikotāju izvirzīto prasību eventuālo nesaprātīgumu vai nesamērīgumu, nedz arī ar to atteikšanos no izlīguma priekšlikuma, jo algu līmeņa noteikšana katrā ziņā ietilpst darba devēja un tā darbinieku darba attiecībās.

39 Treškārt, no Tiesas judikatūras par jēdzienu "ārkārtēji apstākļi" Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē izriet, ka notikumi, kuru izcelsme apkalpojošā gaisa pārvadātāja kontekstā ir "iekšēja", ir jānošķir no notikumiem, kuru izcelsme ir "ārēja".

40 Tādējādi par šādu "ārēju" notikumu izraisītu apstākli ir uzskatāma gaisa kuģa sadursme ar putnu (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2017. gada 4. maijs, *Pešková* un *Peška*, C-315/15, EU:C:2017:342, 26. punkts), riepas bojājums, ko izraisījis svešķermenis, piemēram, uz lidostas skrejceļa esošas atlūzas (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2019. gada 4. aprīlis, *Germanwings*, C-501/17, EU:C:2019:288, 34. punkts), uz lidostas skrejceļa izlijusi degviela, kas bijis iemesls tā slēgšanai (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2019. gada 26. jūnijs, *Moens*, C-159/18, EU:C:2019:535, 29. punkts), sadursme starp stāvvietā esoša gaisa kuģa augstumstūri un citas aviosabiedrības lidmašīnas spārnu otrā gaisa kuģa pārvietošanas rezultātā (šajā nozīmē skat. rīkojumu, 2021. gada 14. janvāris, *Airhelp*, C-264/20, nav publicēts, EU:C:2021:26, 26. punkts), kā arī slēpti ražošanas defekti, sabotāža vai terorisms (šajā nozīmē skat. spriedumus, 2008. gada 22. decembris, *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, 26. punkts, un 2015. gada 17. septembris, *van der Lans*, C-257/14, EU:C:2015:618, 38. punkts).

41 Visiem šiem notikumiem kopējs ir tas, ka tie izriet no gaisa pārvadātāja darbības un praksē vairāk vai mazāk regulāriem ārējiem apstākļiem, kurus gaisa pārvadātājs nekontrolē, jo tos izraisījušas dabas norises vai trešās personas – piemēram, cita gaisa pārvadātāja vai publiskā vai privātā sektora struktūras, kas iesaistīta aviācijas vai lidostu darbībā, – rīcība.

42 Tādēļ ar Regulas Nr. 261/2004 14. apsvērumā ietverto norādi, ka ārkārtas apstākļi var rasties, piemēram, tādu streiku dēļ, kuri ietekmē apkalpojošā gaisa pārvadātāja darbību, Savienības likumdevējs ir vēlējies norādīt uz streikiem, kas nav saistīti ar attiecīgā gaisa pārvadātāja darbību. No tā izriet, ka par "ārkārtējiem apstākļiem" šīs regulas 5. panta 3. punkta izpratnē varētu būt uzskatāms, piemēram, streiks, kurā piedalās gaisa satiksmes vadības dispečeri vai lidostas personāls (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2012. gada 4. oktobris, *Finnair*, C-22/11, EU:C:2012:604).

43 Tā kā šāds streiks neietilpst šī pārvadātāja darbībā un tādēļ ir ārpus tā kontroles, tas ir uzskatāms par "ārkārtējiem apstākļiem" Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē.

44 Savukārt attiecīgā gaisa pārvadātāja personāla aizsākts un turpināts streiks, piemēram, streiks, kas sākts pēc arodbiedrību aicinājuma, ir šī uzņēmuma "iekšējs" notikums, jo tās pārstāv minētā uzņēmuma darbinieku intereses.

45 Tomēr, ja šāda streika pamatā ir prasības, ko var izpildīt vienīgi valsts iestādes un kas tātad ir ārpus attiecīgā gaisa pārvadātāja faktiskās kontroles, tas varētu būt "ārkārtējs apstāklis" šī sprieduma 23. punktā atgādinātās judikatūras izpratnē.

46 Ceturtkārt, uzskats, ka likumīgi organizēts un šī sprieduma 25. punktā aprakstīts streiks neietilpst jēdzienā "ārkārtēji apstākļi" Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē, neskar attiecīgā gaisa pārvadātāja pamattiesības.

47 Proti, nevar uzskatīt, ka streika esamība un risks, ka būs jāmaksā Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punktā un 7. panta 1. punktā paredzētā kompensācija pasažieriem, kuriem atcelts lidojums, pēc būtības ietekmētu Hartas 28. pantā paredzētās darba devēja tiesības iesaistīties sarunās un slēgt koplīgumus.

48 Šajā ziņā pietiek konstatēt – tas, ka gaisa pārvadātājs sava personāla likumīgi organizēta streika dēļ saskaras ar risku, ka viņam būs jāmaksā šāda kompensācija, neliek viņam bez ierunām piekrist visām streikotāju prasībām. Lai panāktu visiem sociālajiem partneriem pieņemamu kompromisu, gaisa pārvadātājs joprojām var norādīt uz uzņēmuma interesēm. Tādēļ nevar uzskatīt, ka gaisa pārvadātājam tiktu liegta Savienības tiesību normās aizsargātā brīvība iesaistīties sarunās un slēgt koplīgumus, un ka darba strīdā tam jau sākotnēji būtu piedēvējama zaudētāja loma.

49 Attiecībā uz *SAS* apgalvojumu, ka nav ievērota tās darījumdarbības brīvība un tiesības uz īpašumu, kas ir garantētas attiecīgi Hartas 16. un 17. pantā, ir jāatgādina, ka darījumdarbības brīvība un tiesības uz īpašumu nav absolūtas prerogatīvas un ka tādos apstākļos kā pamatlietā aplūkojamie tām ir jābūt saderīgām ar Hartas 38. pantu, kura – tāpat kā LESD 169. panta – mērķis ir Savienības politikas jomās nodrošināt augsta līmeņa aizsardzību patērētājiem, tostarp aviopasažieriem (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2013. gada 31. janvāris, *McDonagh*, C-12/11, EU:C:2013:43, 60., 62. un 63. punkts).

50 Patērētāju – ar to saprotot lidmašīnu pasažierus – aizsardzības mērķa nozīmīgums var attaisnot pat ievērojamas negatīvas sekas attiecībā uz konkrētiem gaisa pārvadātājiem (spriedums, 2013. gada 31. janvāris, *McDonagh*, C-12/11, EU:C:2013:43, 48. punkts un tajā minētā judikatūra).

51 Ņemot vērā iepriekš izklāstītos apsvērumus, ir konstatējams, ka ar Hartas 16., 17. un 28. pantu apkalpojošajam gaisa pārvadātājam garantētās pamattiesības netiek apdraudētas ar to, ka atbilstoši likumiskām prasībām organizēts streiks ar šī sprieduma 25. punktā minētajām iezīmēm netiek kvalificēts par "ārkārtējiem apstākļiem" Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē.

52 Šajos apstākļos uz uzdotajiem jautājumiem ir jāatbild, ka Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka pēc apkalpojošā gaisa pārvadātāja personāla arodbiedrības aicinājuma noticis streiks, kas, ievērojot dalībvalsts tiesiskajā regulējumā minētos nosacījumus – it īpaši tajā noteikto streika iepriekšējas pieteikšanas termiņu –, rīkots, lai panāktu šī pārvadātāja darbinieku prasību izpildi un kam pievienojas vienas kategorijas darbinieki, kuru klātbūtne ir nepieciešama lidojuma nodrošināšanai, nav uzskatāms par "ārkārtēju apstākli" šīs tiesību normas izpratnē.

Par tiesāšanās izdevumiem

53 Attiecībā uz pamatlietas pusēm šī tiesvedība ir stadija procesā, kuru izskata iesniedzējtiesa, un tā lemj par tiesāšanās izdevumiem. Izdevumi, kas radušies, iesniedzot apsvērumus Tiesai, un kas nav minēto pušu izdevumi, nav atlīdzināmi.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (virspalāta) nospriež:

Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 261/2004 (2004. gada 11. februāris), ar ko paredz kopīgus noteikumus par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos un ar ko atceļ Regulu (EEK) Nr. 295/91, 5. panta 3. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka pēc apkalpojošā gaisa pārvadātāja personāla arodbiedrības aicinājuma noticis streiks, kas, ievērojot valsts tiesiskajā regulējumā minētos nosacījumus – it īpaši tajā noteikto streika iepriekšējas pieteikšanas termiņu –, rīkots, lai panāktu šī pārvadātāja darbinieku prasību izpildi un kam pievienojas vienas kategorijas darbinieki, kuru klātbūtne ir nepieciešama lidojuma nodrošināšanai, nav uzskatāms par "ārkārtēju apstākli" šīs tiesību normas izpratnē.

[Paraksti]