Teismo praktikos rinkinys

GENERALINIO ADVOKATO
EVGENI TANCHEV IŠVADA,
pateikta 2018 m. balandžio 12 d.[1]

Sujungtos bylos 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

Helga Krüsemann,
Gabriele Heidenreich,
Doris Manneck,
Rita Juretschke (C-195/17),
Thomas Neufeldt,
Julia ir Gabriel Neufeldt, atstovaujami tėvų Sandra ir Thomas Neufeldt (C-197/17),
Ivan Wallmann (C-198/17),
Rita Hoffmeyer,
Rudolf Meyer (C-199/17),
Susanne de Winder (C-200/17),
Holger ir 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,
Marcel Gentile (C-285/17),

1 Originalo kalba: anglų.

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)
prieš
TUIfly GmbH
(*Amtsgericht Hannover* (Hanoverio apylinkės teismas, Vokietija) pateikti 24 prašymai priimti prejudicinį sprendimą)
ir
EUflight.de GmbH (C-292/17)
prieš
TUIfly GmbH

(*Amtsgericht Düsseldorf* (Diuseldorfo apylinkės teismas, Vokietija) pateiktas prašymas priimti prejudicinį sprendimą)

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą – Oro transportas – Reglamentas (EB) Nr. 261/2004 – 5 straipsnio 3 dalis – Kompensacija keleiviams atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo ar atidėjimo ilgam laikui atveju – Sąvoka „ypatingos aplinkybės“ – Didelio masto skrydžių darbuotojų nebuvimas dėl vadinamojo „laukinio streiko“ prisidengiant laikinuoju nedarbingumu – Priežastinis ryšys – Galimybė išvengti“

I. Įvadas

1. Ar vadinamasis „laukinis streikas“[2] prisidengiant laikinuoju nedarbingumu laikomas „ypatingomis aplinkybėmis“ pagal Reglamento (EB) Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį[3], kurioms esant oro vežėjas neprivalo mokėti kompensacijų keleiviams už atidėtus ir atšauktus skrydžius?

2. Tokį iš esmės pagrindinį klausimą turi nagrinėti Teisingumo Teismas pagal sujungtus prašymus priimti prejudicinį sprendimą, kuriuos pateikė *Amtsgericht Hannover* (Hanoverio apylinkės teismas, Vokietija) ir *Amtsgericht Düsseldorf* (Diuseldorfo apylinkės teismas, Vokietija) po to, kai gavo kelių keleivių prašymus priteisti kompensacijas pagal Reglamentą Nr. 261/2004, kai šių skrydžiai buvo atšaukti arba ilgam laikui atidėti dėl neįprastai didelio oro vežėjo skrydžių įgulos narių laikinojo nedarbingumo.

3. Taigi ši byla suteikia Teisingumo Teismui galimybę toliau formuoti savo jurisprudenciją dėl Reglamento Nr. 261/2004 išaiškinimo; reikėtų priminti, kad šis reglamentas daro faktinį poveikį piliečių gyvenimui Europos Sąjungoje ir visiems asmenims, kurie keliauja ES viduje.

2 http://dictionnaire-juridique.jurimodel.com/Gr%E8ve.html sąvoka „grève sauvale“ apibrėžiama kaip „grève déclenchée en dehors d'un mot d'ordre d'un syndicat“. Cambridge žodyne (https://dictionary.cambridge.org/us/dictionary/english/wildcat-strike) laukinis streikas apibrėžiamas kaip „netikėtas streikas (= atsisakymo dirbti kaip protesto aktas) darbuotojams apie tai neįspėjus ir dažnai be oficialios sąjungų paramos“. Dėl Sąjungos teisėje aptariamų laukinių streikų žr., pvz., A. Bogg „Viking and Laval: The International Labour Law Perspective“, *Mark R. Freeland and Jeremias Prassl, Viking, Laval and Beyond* (2014, Hart Publishing), p. 41–74.

3 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 261/2004, nustatantis bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinantis Reglamentą (EEB) Nr. 295/91 (OL L 46, 2004, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 8 t., p. 10, toliau – Reglamentas Nr. 261/2004).

II. Teisinis pagrindas

4. Reglamento Nr. 261/2004 1, 2, 14 ir 15 konstatuojamosiose dalyse nustatyta:

„(1) Bendrijos 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.

(2) Atsisakymas vežti ir skrydžių atšaukimas arba atidėjimas ilgam laikui sukelia keleiviams rimtų nemalonumų ir nepatogumų.

<…>

(14) Kaip ir pagal Monrealio konvenciją, 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.“

5. Reglamento (EB) Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalyje numatyta:

„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 ir imantis visų pagrįstų priemonių.“

III. Pagrindinių bylų faktinės aplinkybės ir prejudiciniai klausimai

A. Amtsgericht Hannover (Hanoverio apylinkės teismas) prašymas priimti prejudicinį sprendimą

6. Ieškovai 24 bylose, kurios šiuo metu nagrinėjamos *Amtsgericht Hannover* (Hanoverio apylinkės teismas), užsisakė skrydžius iš Hanoveryje (Vokietija) įsikūrusio oro vežėjo *TUIfly GmbH* (toliau – *TUIfly*). Ieškovai prašo priteisti kompensacijas iš *TUIfly* pagal Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnį [4], nes jų skrydžiai buvo atšaukti arba ilgam laikui atidėti laikotarpiu nuo 2016 m. spalio 3 d. iki 2016 m. spalio 8 d.

7. Minėti skrydžiai buvo atšaukti arba ilgam laikui atidėti po incidento, įvykusio 2016 m. spalio mėn. pradžioje, kai didelė *TUIfly* skrydžių įgulos narių dalis staiga pranešė apie laikinąjį nedarbingumą, todėl teko atšaukti daugiau kaip 100 skrydžių, o dar daugiau skrydžių buvo atidėta ilgam laikui.

8. Laikinojo nedarbingumo banga kilo po to, kai 2016 m. rugsėjo 30 d. *TUIfly* vadovybė informavo darbuotojus apie būsimus restruktūrizavimo planus, sulaukusius didelio personalo pasipriešinimo.

4 Dėl kompensavimo, kai skrydis atšaukiamas ar atidedamas, žr. šios išvados 38 punktą.

9. Remiantis nutartimi dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą, paprastai laikinai nedarbingi būna apie 10 % *TUIfly* skrydžių įgulos ir keleivių salono įgulos narių. Tačiau po to, kai 2016 m. rugsėjo 30 d. *TUIfly* vadovybė paskelbė apie restruktūrizavimo planus, *TUIfly* darbuotojų laikinasis nedarbingumas gerokai padidėjo, ypač per laikotarpį nuo 2016 m. spalio 3 d. iki 2016 m. spalio 9 d., o aukščiausias taškas pasiektas 2016 m. spalio 7 d., kai laikinai nedarbingi buvo 89 % skrydžių įgulos narių ir 62 % keleivių salono įgulos narių.

10. Taigi 2016 m. spalio 3 d. *TUIfly* visiškai atsisakė pradinio skrydžių tvarkaraščio ir sukūrė naują. Taip pat *TUIfly* naudojosi kitų oro linijų bendrovių užsakomaisiais skrydžiais ir atšaukė iš atostogų darbuotojus.

11. 2016 m. spalio 3 d. dėl darbuotojų trūkumo ilgam laikui buvo atidėti 24 skrydžiai. 2016 m. spalio 4 d. 7 skrydžiai buvo atšaukti, o 29 – atidėti ilgam laikui. Nuo 2016 m. spalio 5 d. buvo atšaukta didelė dalis skrydžių. 2016 m. spalio 8 d. ir 7 d. *TUIfly* atšaukė visus skrydžius iš Vokietijos į paskirties vietas, manydama, kad nebegalės parskraidinti keleivių iki pasibaigiant jų kelionei.

12. 2016 m. spalio 7 d. *TUIfly* vadovybė pranešė darbuotojams, kad su darbuotojų atstovais buvo pasiektas susitarimas dėl restruktūrizavimo planų. Paskui skrydžių įgulos darbuotojų laikinojo nedarbingumo lygis sumažėjo ir pasiekė įprastą.

13. Pagrindinėje byloje *TUIfly* teigia, kad neprivalo mokėti ieškovams kompensacijos, nes skrydžiai buvo atšaukti arba atidėti ilgam laikui dėl „ypatingų aplinkybių“, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį. Ieškovai teigia, kad *TUIfly* nėra atleista nuo pareigos mokėti kompensacijų, nes nurodyti įvykiai nėra laikomi ypatingomis aplinkybėmis ir jų buvo galima išvengti, jei būtų buvę imtasi visų pagrįstų priemonių.

14. Būtent tokiomis aplinkybėmis *Amstgericht Hannover* (Hanoverio apylinkės teismas) nutarė sustabdyti 24 bylų nagrinėjimą ir kreiptis į Teisingumo Teismą su prašymu priimti prejudicinį sprendimą atsakant į šiuos prejudicinius klausimus:

„1. Ar skrydį vykdančio oro vežėjo didelės personalo dalies, kuri yra reikšminga skrydžiams vykdyti, nebuvimas darbe dėl laikinojo nedarbingumo laikomas ypatinga aplinkybe pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį? Jei į pirmąjį klausimą būtų atsakyta teigiamai: kokią procentinę dalį turi sudaryti į darbą neatvykę darbuotojai, kad tokia aplinkybė būtų pripažinta ypatinga?

2. Jeigu į pirmąjį klausimą būtų atsakyta neigiamai: ar skrydį vykdančio oro vežėjo personalo dalies, kuri yra reikšminga skrydžiams vykdyti, spontaniškas neatvykimas į darbą dėl streiko, kuris yra neteisėtas pagal darbo teisę ir kolektyvinę sutartį („laukinis streikas“), laikytinas ypatinga aplinkybe pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį? Jei į antrąjį klausimą būtų atsakyta teigiamai: kokią procentinę dalį turi sudaryti į darbą neatvykę darbuotojai, kad tokia aplinkybė būtų pripažinta ypatinga?

3. Jei į pirmąjį arba antrąjį klausimus būtų atsakyta teigiamai: ar tokia ypatinga aplinkybė turi būti susiklosčiusi tuo metu, kai atšaukiamas skrydis, ar skrydį vykdantis oro vežėjas verslo sumetimais turi teisę parengti naują skrydžių tvarkaraštį?

4. Jei į pirmąjį arba antrąjį klausimus būtų atsakyta teigiamai: su kuo susijusi galimybės išvengti sąvoka – su pačiomis ypatingomis aplinkybėmis, ar su jų atsiradimo pasekmėmis?“

B. Amtsgericht Düsseldorf (Diuseldorfo apylinkės teismas) prašymas priimti prejudicinį sprendimą

15. Pagrindinėje byloje, kuri šiuo metu nagrinėjama *Amtsgericht Düsseldorf* (Diuseldorfo apylinkės teismas), ieškinį *TUIfly* dėl kompensacijos mokėjimo pagal Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnį pareiškė vienintelė ieškovė. Nutartyje dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą nurodyta, kad ieškovė „Euflight.de“ pareiškė šį ieškinį keleivio, suteikusio jai teisę gauti kompensaciją pagal minėtą Reglamentą dėl 2016 m. spalio 7 d. atšaukto skrydžio, vardu.

16. Remiantis nutartimi dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą, *Amtsgericht Düsseldorf* (Diuseldorfo apylinkės teismas) mano, kad netikėtas ir didelis laikinai nedarbingų darbuotojų skaičius, nesvarbu, ar dėl realios susirgimų bangos, ar dėl vadinamojo „laukinio streiko“, laikomas „ypatingomis aplinkybėmis“ pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį. Vis dėlto prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas abejoja, ar yra pakankamas priežastinis ryšys tarp tokių ypatingų aplinkybių ir atitinkamo atšaukto skrydžio, nes skrydis atšauktas dėl pakeisto *TUIfly* skrydžių plano nuo 2016 m. spalio 2 d. Visų pirma prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas pažymi: kadangi *TUIfly* nenurodo, kurie konkretūs keleivių salono įgulos nariai buvo numatyti vykdyti atitinkamą skrydį, ji bus atleista nuo pareigos mokėti kompensaciją ypatingų aplinkybių pagrindu tik tuomet, jeigu priežastinis ryšys tarp šių aplinkybių ir atšaukto skrydžio bus aiškinamas plačiai.

17. Tokiomis aplinkybėmis *Amtsgericht Düsseldorf* (Diuseldorfo apylinkės teismas) nutarė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šį prejudicinį klausimą:

„Ar skrydžio atšaukimas laikomas ypatingomis aplinkybėmis, kaip suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį, ir tais atvejais, kai aplinkybės (šiuo atveju „laukinis streikas“ arba „susirgimų banga“) su aptariamu skrydžiu susijusios tik netiesiogiai, nes dėl šių aplinkybių oro vežėjas perdarė visą skrydžių tvarkaraštį ir dėl to konkretus skrydis atšauktas planuotai? Ar oro vežėjas gali nemokėti kompensacijos, kaip nurodyta Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalyje, ir tuomet, kai aptariamą skrydį būtų buvę galima vykdyti, jei nebūtų perdarytas tvarkaraštis, nes į šį skrydį paskirta įgula būtų galėjusi dirbti, jei dėl tvarkaraščio perdarymo nebūtų buvusi paskirta į kitus skrydžius?“

IV. Procesas Teisingumo Teisme

18. Pagal Teisingumo Teismo procedūros reglamento 54 straipsnį *Amtsgericht Hannover* (Hanoverio apylinkės teismas) pateikti 24 prašymai priimti prejudicinį sprendimą ir *Amtsgericht Düsseldorf* (Diuseldorfo apylinkės teismas) vienas prašymas priimti prejudicinį sprendimą buvo sujungti, kad būtų bendrai vykdoma rašytinė ir žodinė proceso dalys ir priimtas bendras sprendimas [5].

19. Rašytines pastabas Teisingumo Teismui pateikė ieškovų devyniose sujungtų bylų ieškovų atstovai [6], *TUIfly*, Vokietijos vyriausybė, Lenkijos vyriausybė ir Komisija.

20. Vienuolikos iš sujungtų bylų ieškovų atstovai [7], *TUIfly*, Prancūzijos ir Vokietijos vyriausybės, taip pat Komisija dalyvavo teismo posėdyje, kuris įvyko 2018 m. sausio 25 d.

5 Norėčiau atkreipti dėmesį, kad pirmiausia *Amtsgericht Hannover* (Hanoverio apylinkės teismas) pateikė 28 prašymus priimti prejudicinį sprendimą, tačiau 3 prašymai bylose C-196/17, C-276/17 ir C-277/17 buvo atsiimti, todėl liko 25 bylos. Be to, 19 prašymų priimti prejudicinį sprendimą bylose 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 ir C-429/17, kuriuos pateikė *Amtsgericht Hannover* (Hanoverio apylinkės teismas) ir iš kurių vienas (C-352/17) buvo atsiimtas, nagrinėjimas buvo sustabdytas pagal Teisingumo Teismo procedūros reglamento 55 straipsnį iki Teisingumo Teismo sprendimo šiose bylose.

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

7 Bylos 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 ir C-292/17. Ieškovų atstovai, pateikę rašytines pastabas Teisingumo Teismui, taip pat dalyvavo teismo posėdyje, išskyrus bylose C-280/17 ir C-284/17. Ieškovų atstovai bylose C-226/17, C-228/17, C-282/17 ir C-283/17 pateikė tik žodines pastabas Teisingumo Teismui.

V. Analizė

21. Mano analizė suskirstyta į tris pagrindinius skyrius. Pirma, pateiksiu preliminarias pastabas dėl Teisingumo Teismui pateiktų prejudicinių klausimų. Antra, aptarsiu tam tikrus preliminarius klausimus dėl priimtinumo, kuriuos iškėlė *TUIfly*. Trečia, iš esmės apžvelgsiu keturis prejudicinius klausimus; pirmiausia pateiksiu Teisingumo Teismo jurisprudencijos, susijusios su Reglamento Nr. 261/2014 5 straipsnio 3 dalies aiškinimu, apžvalgą, toliau – vertinimą.

A. Pirminės pastabos

22. Keturiais prejudiciniais klausimais *Amtsgericht Hannover* (Hanoverio apylinkės teismas) iš esmės siekia išsiaiškinti, ar vadinamasis „laukinis streikas“ prisidengiant laikinuoju nedarbingumu, kuris tiesiogiai ar netiesiogiai lėmė skrydžio atšaukimą ar atidėjimą ilgam laikui, laikomas „ypatingomis aplinkybėmis“, kaip tai suprantama pagal Reglamento (EB) Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį, dėl kurių oro vežėjas neprivalo mokėti kompensacijų keleiviams pagrindinėje byloje.

23. Pagal Reglamento (EB) Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį skrydį vykdantis oro vežėjas neprivalo mokėti kompensacijos pagal šio reglamento 7 straipsnį, „jei gali įrodyti, kad skrydis buvo atšauktas dėl ypatingų aplinkybių, kurių nebūtų buvę galima išvengti net ir imantis visų pagrįstų priemonių“.

24. Taip Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalyje numatyta, kad oro vežėjas turi įrodyti tris pagrindines aplinkybes, kad galėtų pasinaudoti šioje straipsnio dalyje nurodyta išimtimi: 1) turi būti įrodytas „ypatingų aplinkybių“ buvimas; 2) skrydžio atšaukimo ar atidėjimo ilgam laikui „priežastis“ turi būti ypatingos aplinkybės; ir 3) ypatingų aplinkybių „nebūtų buvę galima išvengti net ir imantis visų pagrįstų priemonių“ [8].

25. Keturi klausimai, kuriuos pateikė *Amtsgericht Hannover* (Hanoverio apylinkės teismas), susiję su visomis trimis sąlygomis. Pirmasis ir antrasis klausimai susiję su pirmąja sąlyga, t. y. ar laikinojo nedarbingumo banga arba vadinamasis „laukinis streikas“ laikomi „ypatingomis aplinkybėmis“. Trečiasis klausimas susijęs su antrąja sąlyga dėl priežastinio ryšio, t. y. ar pakanka, kad ypatingos aplinkybės būtų tik netiesioginė skrydžio atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui priežastis dėl *TUIfly* parengto naujo skrydžių tvarkaraščio. Ketvirtasis klausimas susijęs su trečiąja sąlyga, t. y. ar turėtų būti „vengiama“ pačių ypatingų aplinkybių, ar jų pasekmių.

26. Vienintelis klausimas, kurį kelia *Amtsgericht Düsseldorf* (Diuseldorfo apylinkės teismas), susijęs su tuo, ar, darant prielaidą, kad laikinojo nedarbingumo banga arba vadinamasis „laukinis streikas“ laikomi „ypatingomis aplinkybėmis“, skrydis vis tiek atšauktas dėl ypatingų aplinkybių, kurios atitinkamam skrydžiui turi tik netiesioginį poveikį, nes iš tiesų to skrydžio įgula buvo paskirta ir minėtas skrydis būtų įvykęs, jei *TUIfly* nebūtų atlikusi visapusiškos skrydžių tvarkaraščio reorganizacijos, dėl kurios ta įgula buvo paskirta į kitus skrydžius dėl šių ypatingų aplinkybių.

27. Taigi *Amtsgericht Düsseldorf* (Diuseldorfo apylinkės teismas) pateiktas prejudicinis klausimas yra labai panašus į trečiąjį klausimą, kurį pateikė *Amtsgericht Hannover* (Hanoverio apylinkės teismas). Todėl savo analizėje nagrinėsiu juos kartu.

8 Žr. generalinės advokatės E. Sharpston išvados byloje *Kramme*, C-396/06, EU:C:2007:555, 31 punktą.

B. Priimtinumas

28. *TUIfly* tvirtina, kad *Amtsgericht Hannover* (Hanoverio apylinkės teismas) pateiktas prašymas priimti prejudicinį sprendimą yra iš dalies nepriimtinas. Ji teigia, kad pirmasis ir antrasis klausimai peržengia pagrindinės bylos dalyko ribas, nes juose kalbama apie didelę oro vežėjo viso personalo laikinojo nedarbingumo procentinę dalį, o pagrindinė byla susijusi su didele skrydžių įgulos narių, t. y. pilotų, oro palydovių ir oro palydovų, laikinojo nedarbingumo procentine dalimi. Ji taip pat tvirtina, kad pirmasis ir antrasis klausimai, kuriais siekiama išsiaiškinti, kokia į darbą neatvykusių darbuotojų procentinė dalis atitinka ypatingą aplinkybę, yra susiję su faktinių aplinkybių vertinimu, kurį privalo atlikti nacionalinis teismas, o ne Teisingumo Teismas. Be to, *TUIfly* teigia, kad trečiasis klausimas visiškai nesusijęs su ginčo pagrindinėje byloje dalyku, nes *TUIfly* neparengė naujo skrydžių tvarkaraščio „verslo sumetimais“, be to, toks klausimas yra bet kuriuo atveju pernelyg abstraktus.

29. Taip pat atkreipiu dėmesį, kad nors Vokietijos vyriausybė nepateikė prieštaravimo dėl *Amtsgericht Hannover* (Hanoverio apylinkės teismas) pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą priimtinumo, ji mano, kad atsakymas į pirmąjį prejudicinį klausimą, kurį pateikė *Amtsgericht Hannover* (Hanoverio apylinkės teismas), neturi lemiamos reikšmės sprendžiant ginčą pagrindinėje byloje, nes *TUIfly* skrydžių įgulos narių neatvykimas į darbą nebuvo susijęs su masiniu susirgimu, o įvyko dėl „laukinio streiko“.

30. Mano nuomone, *Amtsgericht Hannover* (Hanoverio apylinkės teismas) pateikti prejudiciniai klausimai yra priimtini.

31. Pagal suformuotą Teisingumo Teismo jurisprudenciją nacionalinio teismo pateiktiems prejudiciniams klausimams dėl Sąjungos teisės išaiškinimo, kurių faktines aplinkybes ir teisinį kontekstą privalo nustatyti nacionalinis teismas ir kurių tikslumo neprivalo tikrinti Teisingumo Teismas, taikoma reikšmingumo prezumpcija. Teisingumo Teismas gali atsisakyti priimti sprendimą dėl prejudicinio klausimo, kurį pateikė nacionalinis teismas, tik tuomet, jeigu yra pakankamai akivaizdu, kad prašomas Sąjungos teisės išaiškinimas neturi jokio ryšio su pagrindinės bylos aplinkybėmis arba paskirtimi, jeigu problema hipotetinė arba Teisingumo Teismas neturi būtinos faktinės ir teisinės medžiagos, kad galėtų atsakyti į pateiktą klausimą [9].

32. Be to, minėtos reikšmingumo prezumpcijos negali paneigti vien tai, kad viena iš pagrindinės bylos šalių ginčija tam tikrus faktus, kurių tikslumo Teisingumo Teismas neprivalo tikrinti ir nuo kurių priklauso to ginčo dalyko apibrėžimas [10].

33. Šiuo atveju iš nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą ir iš šį prašymą pateikusio teismo suformuluotų pirmojo ir antrojo prejudicinių klausimų konteksto matyti, kad šie klausimai susiję su *TUIfly* skrydžių įgulos nariais. Neginčijama, kad suinteresuotieji asmenys, kaip jie suprantami pagal Statuto 23 straipsnį, turėjo galimybę veiksmingai išsakyti pozicijas minėtais klausimais.

34. Be to, nėra akivaizdu, kad pateikti klausimai neturi jokio ryšio su pagrindinės bylos aplinkybėmis arba paskirtimi. Taip pat nutartis dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą nesuteikia jokio pagrindo manyti, kad klausimai susiję su visiškai hipotetine problema.

35. Taigi nėra pakankamai motyvų, kad būtų paneigta reikšmingumo prezumpcija, kuri taikoma *Amtsgericht Hannover* (Hanoverio apylinkės teismas) pateiktiems prejudiciniams klausimams.

9 Žr. 2017 m. gruodžio 14 d. Sprendimo *Avon Cosmetics*, C-305/16, EU:C:2017:970, 59 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją.

10 Žr. 2016 m. rugsėjo 22 d. Sprendimo *Breitsamer und Ulrich*, C-113/15, EU:C:2016:718, 34 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją.

C. Dėl esmės

1. Teisingumo Teismo jurisprudencijos dėl Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalies apžvalga

36. Nusistovėjusioje Teisingumo Teismo jurisprudencijoje suformuotas reikalavimas siaurai aiškinti oro keleiviams teisių suteikiančių nuostatų išimtis [11]. Tačiau taip pat pripažįstama, kad priimdamas Reglamentą Nr. 261/2004 teisės aktų leidėjas siekė nustatyti oro transporto keleivių ir oro vežėjų interesų pusiausvyrą [12]. Tokiomis aplinkybėmis oro vežėjų atleidimą nuo pareigos išmokėti kompensaciją dėl skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui dėl „ypatingų aplinkybių“, t. y. sąvokos, kurios apibrėžimas nepateiktas Reglamente Nr. 261/2004, Teisingumo Teismas aiškino, kaip nurodyta toliau.

37. Teisingumo Teismas atmetė argumentus, kad pernelyg didelės finansinės naštos poveikis oro vežėjams turėtų vyrauti aiškinant Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį, pabrėždamas, kad iš jurisprudencijos matyti, jog vartotojų, įskaitant oro transporto keleivius, apsaugos tikslo svarba gali pateisinti neigiamas, net ypač neigiamas, ekonomines pasekmes tam tikriems operatoriams [13].

38. Teisingumo Teismas pažymėjo, kad kompensacijos suma, t. y. 250, 400 ar 600 EUR, nelygu atitinkamo skrydžio atstumas, gali būti mažinama 50 % vadovaujantis Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnio 2 dalies c punktu, jei šio reglamento 7 straipsnio 2 dalies a arba b punktuose nenurodyto skrydžio atidėjimas nesiekia keturių valandų [14], ir kad atleidimas nuo pareigų vykdymo pagal Reglamentą Nr. 261/2004 neturi pažeisti oro vežėjų teisių reikalauti žalos atlyginimo iš bet kurio atidėjimą sukėlusio asmens, įskaitant trečiąsias šalis, kaip numatyta šio reglamento 13 straipsnyje. Toks žalos atlyginimas gali sumažinti arba visiškai pašalinti finansinę naštą, tenkančią oro vežėjams dėl šių pareigų.

39. Be to, Teisingumo Teismas nusprendė, jog nėra nepagrįsta, kad visos šios pareigos, neatsiejant nuo jų minėtos teisės reikalauti žalos atlyginimo, tektų visų pirma oro vežėjams, su kuriais atitinkamus keleivius sieja vežimo sutartis, suteikianti teisę į skrydį, kuris neturėtų būti nei atšauktas, nei atidėtas [15].

40. Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalyje nustatyta taisyklė buvo patikslinta Teisingumo Teismo pateiktame išaiškinime. Teisingumo Teismas pažymėjo, jog Reglamento Nr. 261/2004 14 konstatuojamojoje dalyje nustatyta, kad 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 veiklai [16]. Taigi, remdamasis tuo Teisingumo Teismas padarė išvadą, kad ypatingomis aplinkybėmis, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį, gali būti laikomi tie įvykiai, kurie dėl savo pobūdžio ar atsiradimo priežasčių nėra būdingi normaliai oro vežėjo veiklai ir kurių jis realiai negali numatyti [17]. Tokiomis aplinkybėmis Teisingumo Teismas nusprendė, kad orlaivio ir paukščio susidūrimas ir dėl jo galbūt padaryti sugadinimai nėra glaudžiai susiję su orlaivio funkcionavimo sistema, todėl dėl savo pobūdžio ar atsiradimo priežasčių nėra

11 2012 m. spalio 4 d. Sprendimo *Finnair*, C-22/11, EU:C:2012:604, 38 punktas. Taip pat žr. generalinės advokatės E. Sharpston išvados byloje *Sturgeon ir kt.*, C-402/07 ir C-432/07, EU:C:2009:416, 48 punktą, kuriame generalinė advokatė atkreipia dėmesį į tai, kad 2006 m. sausio 10 d. Sprendimo *IATA ir ELFAA*, C-344/04, EU:C:2006:10, 48 punkte Teisingumo Teismas aiškiai nurodė „keleivių apsaugą“ kaip Reglamento Nr. 261/2004 „tiesioginį tikslą“.

12 2012 m. spalio 23 d. Sprendimo *Nelson*, C-581/10 ir C-629/10, EU:C:2012:657, 39 punktas.

13 Ten pat, 81 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija.

14 Ten pat, 78 punktas.

15 Ten pat, 80 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija.

16 2017 m. gegužės 4 d. Sprendimo *Pešková ir Peška*, C-315/15, EU:C:2017:342, 21 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija.

17 Ten pat, 22 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija.

būdingi normaliai oro vežėjo veiklai ir šis jų realiai negali kontroliuoti [18]. Padaręs tokią išvadą Teisingumo Teismas pažymėjo, kad „oro transporto vežėjai neturi būti skatinami nesiimti reikiamų priemonių dėl tokio incidento pirmenybę teikiant savo skrydžių išsaugojimui ir punktualumui, o ne šių skrydžių saugumo tikslui“ [19].

41. Taigi Teisingumo Teismas nusprendė, kad gedimas, atsiradęs oro vežėjo vykdomos veiklos metu dėl tam tikrų orlaivio detalių jau buvusių trūkumų, laikytinas netikėtu įvykiu, tačiau kadangi toks gedimas glaudžiai susijęs su labai kompleksiška orlaivio funkcionavimo sistema, šis netikėtas įvykis būdingas įprastai oro vežėjo veiklai, nes šis vežėjas paprastai susiduria su tokiomis nenumatytomis techninėmis problemomis. Be to, aplinkybes, kaip išvengti tokio gedimo, oro vežėjas gali realiai valdyti [20].

42. Galiausiai Teisingumo Teismas pabrėžė, kad „skrydžių saugumui pavojų keliantis paslėptas gamybos defektas“ gali atsirasti dėl įvykių, kurie nėra būdingi normaliai oro vežėjo veiklai ir *kurių* jis negali realiai valdyti [21]; be to, tas pats būtų taikoma ir tuomet, kai orlaiviams žalos padarytų sabotažo ar terorizmo veiksmai [22]. Teisingumo Teismas taip pat nusprendė, kad aplinkybės, kaip antai dalies Europos oro erdvės uždarymas dėl ugnikalnio išsiveržimo, yra „ypatingos aplinkybės“ [23].

43. Be to, Teisingumo Teismo jurisprudencijoje nustatyta, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas ne visas ypatingas aplinkybes norėjo padaryti tokias, kurios galėtų atleisti nuo pareigos sumokėti keleiviui kompensaciją atšaukus skrydį, o tik tas, kurių nebūtų buvę galima išvengti net imantis visų pagrįstų priemonių [24].

44. Kadangi ne visų ypatingų aplinkybių atveju galima atleisti nuo pareigos mokėti kompensaciją, asmuo, kuris nori jomis remtis, pavyzdžiui, *TUIfly*, turi įrodyti, kad ypatingų aplinkybių nebūtų galima niekaip išvengti imantis situacijai pritaikytų priemonių, t. y. tokių priemonių, kurios ypatingų aplinkybių atsiradimo metu atitinka, *inter alia*, konkrečiam oro vežėjui techniškai ir ekonomiškai įvykdytinas sąlygas.

45. Būtent oro vežėjas turi įrodyti, kad net panaudodamas visas turimas personalo, materialines ir finansines priemones ir nedarydamas nepakeliamos aukos, atsižvelgiant į įmonės pajėgumus tuo metu, jis akivaizdžiai *nebūtų galėjęs išvengti skrydžio atšaukimo dėl ypatingų aplinkybių, su kuriomis susidūrė* [25].

46. Šiame kontekste Teisingumo Teismas įtvirtino individualizuotą ir lanksčią pagrįstos priemonės sąvoką, palikdamas nacionaliniam teismui įvertinti, ar nagrinėjamomis aplinkybėmis gali būti laikoma, kad oro vežėjas ėmėsi prie situacijos pritaikytų priemonių [26].

18 Ten pat, 24 punktas.

19 Ten pat, 25 punktas.

20 2015 m. rugsėjo 17 d. Sprendimo *van der Lans*, C-257/14, EU:C:2015:618, 41–43 punktai.

21 Išskirta mano.

22 2008 m. gruodžio 22 d. Sprendimo *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, 26 punktas.

23 2013 m. sausio 31 d. Sprendimo *McDonagh*, C-12/11 EU:C:2013:43, 34 punktas.

24 Išskirta mano.

25 2008 m. gruodžio 22 d. Sprendimo *Wallentin-Hermann*, C-549/07 EU:C:2008:771, 39–41 punktai. Išskirta mano. Taip pat žr. 2017 m. gegužės 4 d. Sprendimą *Pešková ir Peška*, C-315/15, EU:C:2017:342, 28 ir 29 punktai ir juose nurodyta jurisprudencija.

26 2017 m. gegužės 4 d. Sprendimo *Pešková ir Peška*, C-315/15, EU:C:2017:342, 30 punktas.

47. Teisingumo Teismas nusprendė, kad oro vežėjas privalo imtis visų pagrįstų priemonių ypatingų aplinkybių padariniams įveikti; planuodamas skrydį jis turi atsižvelgti į su galimu ypatingų aplinkybių susiklostymu susijusią pagrįstą riziką, kad skrydis gali būti atidėtas [27]. Siekdamas išvengti, kad dėl bet kokio, nors ir nežymaus, skrydžio atidėjimo, susiklosčius ypatingoms aplinkybėms, nebūtų neišvengiamai atšauktas skrydis, apdairus oro vežėjas turi tinkamu laiku suplanuoti savo išteklius taip, kad galėtų įvykdyti, jei įmanoma, numatytą skrydį pasibaigus ypatingoms aplinkybėms [28].

48. Atsižvelgdamas į tai Teisingumo Teismas dėl keleivių, kuriuos atsisakoma vežti orlaiviu, nusprendė, kad iš Reglamento Nr. 261/2004 15 konstatuojamosios dalies matyti, kad „ypatingos aplinkybės“ gali susiklostyti tik „tam tikrą dieną dėl tam tikro orlaivio“, o taip nėra tuo atveju, kai keleivį atsisakoma vežti dėl skrydžių reorganizacijos susiklosčius ankstesniam skrydžiui įtakos turinčioms ypatingoms aplinkybėms. „Ypatingų aplinkybių“ sąvoka skirta oro vežėjų pareigoms riboti arba net nuo jų atleisti, kai atitinkamo įvykio nebūtų buvę įmanoma išvengti net imantis visų pagrįstų priemonių. Jei toks oro vežėjas yra priverstas atšaukti oro uosto darbuotojų streiko dieną numatytą skrydį, o vėliau priima sprendimą reorganizuoti paskesnius skrydžius, jokiu būdu negalima laikyti, kad jį šis streikas verčia atsisakyti vežti keleivį, nustatyta tvarka atvykusį registruotis praėjus dviem dienoms po šio skrydžio atšaukimo [29].

49. Būtent atsižvelgiant į tai Teisingumo Teismo prašoma nustatyti, ar vadinamasis „laukinis streikas“ laikomas „ypatingomis aplinkybėmis“, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį, ir, jei taip yra, kokios gali būti su tuo susijusios pasekmės.

2. Siūlomas atsakymas į pirmąjį klausimą

50. Vertinant atskirai, atsakymas į pirmąjį klausimą yra paprastas. Viena vertus, remiantis apibendrinta jurisprudencija, laikinojo nedarbingumo valdymo klausimai sveikoje bendruomenėje veikiančioje įmonėje yra būdingi normaliai oro vežėjų veiklai ir gali būti vežėjų realiai valdomi. Kita vertus, masinis neatvykimas į darbą dėl pandemijos ar kitos ekstremalios visuomenės sveikatai situacijos nėra būdingas normaliai oro vežėjo veiklai ir jo oro vežėjas negali realiai valdyti. Pirmasis atvejis nelaikomas „ypatingomis aplinkybėmis“, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį, o antrasis – laikomas „ypatingomis aplinkybėmis“.

51. Vis dėlto, kaip matyti iš bylos medžiagos ir per posėdį pateiktų argumentų, tai nėra faktinės pagrindinės bylos aplinkybės. Tai, kas įvyko, buvo masinis neatvykimas į darbą, prisidengiant laikinuoju nedarbingumu, vykdant vadinamąjį „laukinį streiką“. Tokiomis aplinkybėmis, nors atsakymas į pirmąjį klausimą, jei būtų vertinamas atskirai, būtų iš esmės teigiamas, to nepakanka išspręsti ginčą pagrindinėje byloje, kuri faktiškai pagrįsta „laukiniu streiku“, o ne pandemija arba kuria nors kita ekstremalia visuomenės sveikatai situacija. Tai bent jau yra rekomendacijų, kurių prašo prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, esmė [30].

52. Taigi siūlau į pirmąjį klausimą atsakyti taip:

tik tikrai reikšmingos oro vežėjo skrydžių valdymo personalo dalies neatvykimas į darbą dėl laikinojo nedarbingumo, esant pandemijai arba kuriai nors kitai ekstremaliai visuomenės sveikatai situacijai, laikomas „ypatingomis aplinkybėmis“ pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį. Tokiomis aplinkybėmis tikslią į darbą neatvykusių darbuotojų procentinę dalį, kad tokia aplinkybė būtų pripažinta „ypatingomis aplinkybėmis“, turi nustatyti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, atsižvelgdamas į visas svarbias faktines aplinkybes.

27 2011 m. gegužės 12 d. Sprendimo *Eglītis ir Ratnieks*, C-294/10, EU:C:2011:303, 27 punktas.

28 Ten pat, 28 punktas.

29 2012 m. spalio 4 d. Sprendimo *Finnair*, C-22/11, EU:C:2012:604, 37 punktas.

30 Žr. šios išvados 28–35 punktus.

3. Siūlomas atsakymas į antrąjį klausimą

53. Antruoju klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia sužinoti, ar vadinamasis „laukinis streikas“ laikytinas „ypatingomis aplinkybėmis“, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį. Jei atsakymas į šį klausimą būtų teigiamas, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas klausia, kokią procentinę dalį turi sudaryti į darbą neatvykę darbuotojai, kad tokia aplinkybė būtų pripažinta ypatinga.

54. Kaip Teisingumo Teismas aiškiai nurodė savo jurisprudencijoje, aiškinant Sąjungos teisės nuostatą reikia atsižvelgti ne tik į jos formuluotę, bet ir į kontekstą, taip pat į teisės akto, kuriame ji įtvirtinta, tikslus [31]. Šiuo atžvilgiu Sąjungos akto rezoliucinė dalis neatsiejama nuo jo motyvuojamosios dalies, todėl prireikus akto rezoliucinę dalį reikia aiškinti atsižvelgiant į akto priėmimo motyvus [32].

55. Viena vertus, Reglamento Nr. 261/2004 1 konstatuojamojoje dalyje nurodomas poreikis užtikrinti „aukštą keleivių apsaugos lygį“, o to reglamento 2 konstatuojamojoje dalyje nurodyta, kad atsisakymas vežti ir skrydžių atšaukimas arba atidėjimas ilgam laikui sukelia keleiviams rimtų nemalonumų ir nepatogumų.

56. Kita vertus, šio reglamento 14 konstatuojamojoje dalyje numatyta, kad, kaip ir pagal Monrealio konvenciją, skrydžius vykdančių oro vežėjų pareigos turėtų būti ribojamos arba jiems turėtų būti taikomos išimtys tais atvejais, kai įvykio priežastis yra ypatingos aplinkybės, kurių nebūtų buvę galima išvengti net 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.

57. Taigi Reglamento Nr. 261/2004 tikslai nurodo, kad „streikai“ atitinka „ypatingų aplinkybių“ sąvoką. Tai patvirtina jau nurodyta Teisingumo Teismo jurisprudencija dėl „ypatingų aplinkybių“ sąvokos aiškinimo bent jau esminio neatvykimo į darbą, turinčio įtakos veiklos vykdymui, kontekste, ypač dėl vadinamųjų „laukinių streikų“. Atsižvelgiant į tai, kad laukiniai streikai neatitinka įstatymo nuostatų, jų oro vežėjas negali realiai kontroliuoti [33]. Tai irgi patvirtina Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalies *travaux préparatoires*. Tuomet apibrėžimas *force majeure* buvo pakeistas į „ypatingas aplinkybes“. Kaip teigiama Bendrojoje Tarybos pozicijoje, šie pakeitimai padaryti teisinio aiškumo sumetimais [34].

58. Be to, Sąjungoje, kurioje galioja teisės viršenybė, vadinamieji „laukiniai streikai“ nėra būdingi įprastai oro vežėjo veiklai. Jie nėra panašūs į tai, kas neatsiejamai susiję su orlaivio funkcionavimo sistema, kad būtų būdingi normaliai oro vežėjo veiklai. Be to, laikausi nuomonės, kad darbuotojų informavimas apie restruktūrizavimą nesukėlė laukinio streiko, kurį galėtų kontroliuoti *TUIfly*, atsižvelgiant į tai, kad laukinis streikas nebuvo neišvengiama šio veiksmo pasekmė [35].

31 Žr. 2009 m. lapkričio 19 d. Sprendimo *Sturgeon ir kt.*, C-402/07 ir C-432/07, EU:C:2009:716, 41 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją.

32 Ten pat, 42 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija.

33 Komisijos pasiūlyme dėl Reglamento Nr. 261/2004 nurodomos ypatingos aplinkybės, nepriskiriamos oro vežėjo „atsakomybei“. Žr. COM(2001) 784 *final*, p. 6, 20 punktą.

34 Generalinės advokatės E. Sharpston išvados byloje *Kramme*, C-396/06, EU:C:2007:555, 50 punktas, kuriame pateikiama nuoroda į Bendrąją poziciją, ir 2003 m. kovo 25 d. Komunikatas Parlamentui (SEC(2003) 361 *final*), kuriame Komisija pažymėjo, jog 2003 m. kovo 18 d. Bendrojoje pozicijoje (EB) Nr. 27/2003 (OL C 125 E, 2003, p. 63) numatytos kompensacijos sąlygos „glaudžiau susietų kompensaciją su nemalonumais ir nepatogumais, kurių sukelia skrydžių atšaukimas“.

35 Be to, pažymėtina, jog išvada, kad laukinis streikas yra ypatinga aplinkybė, atitinka neseniai Komisijos pateiktą pasiūlymą iš dalies pakeisti Reglamentą Nr. 261/2004, kuriame pateikiamas neišsamus aplinkybių, laikomų „ypatingomis aplinkybėmis“, kaip tai suprantama pagal reglamentą, sąrašas. Šiame pasiūlyme nurodomi „darbiniai ginčai su vykdančiu oro vežėju ar pagrindiniais paslaugų teikėjais: oro uostais ir oro navigacijos paslaugų teikėjais. Žr. COM(2013) 130 *final*, 1 priedas, p. 30. Taip pat žr. 2014 m. vasario 5 d. Europos Parlamento teisėkūros rezoliucijos 1 priedo vii punktą, P7_TA(2014) 0092: „***nenumatyti*** darbiniai ginčai su vykdančiu oro vežėju ar pagrindiniais paslaugų teikėjais: oro uostais ir oro navigacijos paslaugų teikėjais“. Išskirta originale.

59. Tai nurodžius, norint prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui pateikti naudingą atsakymą su visais atitinkamais Sąjungos teisės elementais, svarbu priminti (žr. šios išvados 43–48 punktus), kad pagal Teisingumo Teismo jurisprudenciją vien to, kad egzistuoja „ypatingos aplinkybės“, nepakanka, kad oro vežėjas būtų atleistas nuo pareigos mokėti kompensaciją už skrydžio atšaukimą ir atidėjimą ilgam laikui, kurią priešingu atveju jis turėtų mokėti pagal Reglamentą Nr. 261/2004. Šio reglamento 5 straipsnio 3 dalyje numatyta išimtis taikoma tik dėl ypatingų aplinkybių, kurių nebūtų buvę galima išvengti net tuo atveju, jei oro vežėjas būtų ėmęsis visų pagrįstų priemonių. Kaip paaiškinta šios išvados 43–48 punktuose, *TUIfly* tenka pareiga įrodyti, kad ji negalėjo išvengti ypatingų aplinkybių, su kuriomis susidūrė ir dėl kurių buvo atšauktas skrydis [36].

60. Be to, procentinę į darbą dėl „laukinio streiko“ neatvykusių darbuotojų dalį privalo nustatyti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, atsižvelgdamas į visas reikšmingas aplinkybes, kad tai galėtų būti laikoma „ypatingomis aplinkybėmis“, kaip jos suprantamos pagal Reglamentą Nr. 261/2004.

61. Taigi į antrąjį klausimą siūlau atsakyti taip:

spontaniškas reikšmingos oro vežėjo skrydžių valdymo personalo dalies neatvykimas į darbą, kuris yra neteisėtas pagal darbo teisę arba kolektyvinę sutartį („laukinis streikas“), laikomas „ypatinga aplinkybe“ pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį. Tačiau 5 straipsnio 3 dalyje numatyta išimtis taikoma tik dėl ypatingų aplinkybių, kurių nebūtų buvę galima išvengti, net jei oro vežėjas būtų ėmęsis visų pagrįstų priemonių. Šį klausimą, kaip ir klausimą, kokią procentinę dalį turi sudaryti į darbą neatvykę darbuotojai dėl laukinio streiko, kad tai būtų laikoma ypatinga aplinkybe, turi išspręsti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas.

4. Siūlomas atsakymas į trečiąjį klausimą

62. Savo trečiuoju klausimu, kurį pateikė *Amtsgericht Hannover* (Hanoverio apylinkės teismas), ir klausimu, kurį pateikė *Amtsgericht Düsseldorf* (Diuseldorfo apylinkės teismas), prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikę teismai iš esmės siekia sužinoti apie priežastinį ypatingų aplinkybių ir skrydžio atšaukimo masto ryšį, visų pirma – ar priežastinis ryšys nutrūko dėl *TUIfly* sprendimo perdaryti visą skrydžių tvarkaraštį.

63. Pagal Reglamento Nr. 261/2004 15 konstatuojamąją dalį laikoma, kad ypatingos aplinkybės susidarė, kai dėl *tam tikrą dieną dėl tam tikro orlaivio* priimto 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 [37].

64. Manau, kad atsakymas į trečiąjį klausimą paremtas Teisingumo Teismo išvada Sprendime *Finnair* [38] (šios išvados 48 punktas); jei oro vežėjas yra priverstas atšaukti oro uosto darbuotojų streiko dieną numatytą skrydį, o vėliau priima sprendimą reorganizuoti paskesnius skrydžius, jokiu būdu negalima laikyti, kad jį šis streikas verčia atsisakyti vežti keleivį, nustatyta tvarka atvykusį registruotis praėjus dviem dienoms po šio skrydžio. Kitaip tariant, ypatingos aplinkybės turėjo būti susidariusios tuo metu, kai skrydis buvo atšauktas, ir neapima naujų skrydžių tvarkaraščių, parengtų atsižvelgiant į ypatingas aplinkybes. Tai atitinka Teisingumo Teismo jurisprudencijoje nustatytą pareigą vežėjams, kad apdairus oro vežėjas turi tinkamu laiku suplanuoti savo išteklius taip, kad galėtų įvykdyti, jei įmanoma, numatytą skrydį pasibaigus ypatingoms aplinkybėms (žr. šios išvados 47 punktą) [39].

36 Nacionalinės įrodinėjimo taisyklės taikomos šiuo atveju su sąlyga, kad bus laikomasi lygiavertiškumo ir veiksmingumo principų. Žr. generalinės advokatės E. Sharpston išvados byloje *Kramme*, C-396/06, EU:C:2007:555, 63–72 punktus.

37 Išskirta mano.

38 2012 m. spalio 4 d. Sprendimas *Finnair*, C-22/11, EU:C:2012:604.

39 Šiuo klausimu taip pat žr. generalinio advokato Y. Bot išvados byloje *Finnair*, C-22/11, EU:C:2012:223, 53, 54 ir 61 punktus.

65. Taigi siūlau taip atsakyti į trečiąjį klausimą:

ypatingos aplinkybės turėjo būti susidariusios tuo metu, kai skrydis buvo atšauktas arba atidėtas, atsižvelgiant į konkretų atvejį.

5. Siūlomas atsakymas į ketvirtąjį klausimą

66. Tuo atveju, jei į antrąjį arba trečiąjį klausimą būtų atsakyta teigiamai, ketvirtuoju klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia sužinoti, ar galimybės išvengti kriterijus, kad ypatingų aplinkybių „nebūtų buvę galima išvengti net ir imantis visų pagrįstų priemonių“, susijęs su pačiomis ypatingomis aplinkybėmis, ar su ypatingų aplinkybių atsiradimo pasekmėmis.

67. Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalyje esančio žodžių junginio „net ir imantis visų pagrįstų priemonių“ formuluotę[40] galima suprasti kaip nurodančią „atšaukimą“, o ne „ypatingų aplinkybių“ susidarymą, nors santykinis įvardis „kurių“ gali būti laikomas sukeliančiu tam tikrą neaiškumą šiuo klausimu. Tačiau, kaip nurodyta šios išvados 45 punkte pasviruoju šriftu išskirtoje formuluotėje, Teisingumo Teismas jau yra nusprendęs, kad būtina sąlyga yra galimybė užkirsti kelią ypatingoms aplinkybėms, su kuriomis *susidūrė* oro vežėjas ir dėl kurių *„nebūtų galėjęs išvengti skrydžio atšaukimo*“.

68. Taigi „pagrįstos priemonės“ susijusios su ypatingų aplinkybių pasekmėmis, o ne su jų atsiradimu. Gali būti, pavyzdžiui, kad oro vežėjas neprivalo imtis kokių nors veiksmų, kad būtų išvengta ugnikalnio išsiveržimo, tačiau tuo pačiu metu jis privalo imtis visų pagrįstų priemonių, kad išvengtų skrydžio atšaukimo, jei susidurtų su tokiu atveju. Tokios priemonės galėtų apimti, pavyzdžiui, atitinkamų skrydžių nukreipimą kitais maršrutais.

69. Noriu papildyti, kad šis aiškinimas atitinka Reglamento Nr. 261/2004 15 konstatuojamąją dalį, kurioje kalbama apie ypatingų aplinkybių „poveikį“ oro vežėjams, taip pat apie „pagrįstas priemones“, kurių ėmėsi, kad „išvengtų vėlavimų ar atšaukimų“. Jis taip pat atitinka ir minėto Reglamento 1 konstatuojamojoje dalyje nurodytą tikslą, kad turi būti siekiama užtikrinti „aukštą“ keleivių „apsaugos lygį, ir platesnį Reglamento Nr. 261/2004 kontekstą[41].

70. Taigi siūlau taip atsakyti į ketvirtąjį klausimą:

galimybės išvengti kriterijus susijęs tik su ypatingų aplinkybių atsiradimo pasekmėmis.

VI. Išvada

71. Taigi siūlau Teisingumo Teismui taip atsakyti į *Amtsgericht Hannover* (Hanoverio apylinkės teismas, Vokietija) ir *Amtsgericht Düsseldorf* (Diuseldorfo apylinkės teismas, Vokietija) pateiktus prejudicinius klausimus:

1. Tik tikrai reikšmingos oro vežėjo skrydžių valdymo personalo dalies neatvykimas į darbą dėl laikinojo nedarbingumo, esant pandemijai arba kuriai nors kitai ekstremaliai visuomenės sveikatai situacijai, laikomas „ypatingomis aplinkybėmis“ pagal 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 dalį. Tokiomis aplinkybėmis tikslią į darbą

40 Dėl aiškinimo metodų, taikomų Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 daliai, žr. šios išvados 54 punktą.

41 Dėl priešingos nuomonės, suformuluotos atsižvelgiant į tai, kad „ypatingos aplinkybės“ gali kilti dėl techninių kliūčių, ir susijusios su vėlesne Teisingumo Teismo praktika, kuri čia nurodyta, žr. generalinės advokatės E. Sharpston išvadą byloje *Kramme*, C-396/06, EU:C:2007:555, 24–32 punktai.

neatvykusių darbuotojų procentinę dalį, kad tokia aplinkybė būtų pripažinta „ypatingomis aplinkybėmis“, turi nustatyti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, atsižvelgdamas į visas svarbias faktines aplinkybes.

2. Spontaniškas reikšmingos oro vežėjo skrydžių valdymo personalo dalies neatvykimas į darbą, kuris yra neteisėtas pagal darbo teisę arba kolektyvinę sutartį („laukinis streikas“), laikomas „ypatinga aplinkybe“ pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį. Tačiau 5 straipsnio 3 dalyje numatyta išimtis taikoma tik dėl ypatingų aplinkybių, kurių nebūtų buvę galima išvengti, net jei oro vežėjas būtų ėmęsis visų pagrįstų priemonių. Šį klausimą, kaip ir klausimą, kokią procentinę dalį turi sudaryti į darbą neatvykę darbuotojai dėl laukinio streiko, kad tai būtų laikoma ypatinga aplinkybe, turi išspręsti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas.

3. Ypatingos aplinkybės turėjo būti susidariusios tuo metu, kai skrydis buvo atšauktas arba atidėtas, atsižvelgiant į konkretų atvejį.

4. Galimybės išvengti kriterijus susijęs tik su ypatingų aplinkybių atsiradimo pasekmėmis.