



Teismo praktikos rinkinys

Byla C-28/20

**Airhelp Ltd
prieš**

Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden

(*Attunda Tingsrätt* prašymas priimti prejudicinį sprendimą)

2021 m. kovo 23 d. Teisingumo Teismo (didžioji kolegija) sprendimas

„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“

Transportas – Oro transportas – Reglamentas Nr. 261/2004 – Kompensavimas ir pagalba keleiviams skrydžio atšaukimo atveju – Atleidimas nuo pareigos mokėti kompensaciją – Sąlyga – Ypatingos aplinkybės – Sąvoka – Skrydį vykdančio oro vežėjo pilotų streikas, sušauktas jų profesinių sąjungų ir surengtas laikantis teisės aktų reikalavimų – Netaikymas – Neigiamo poveikio oro vežėjų laisvei užsiimti verslu, teisei į nuosavybę ir teisei vesti kolektyvines derybas nebuvimas

(*Europos Parlamento ir Tarybos reglamento Nr. 261/2004 14 konstatuojamoji dalis ir 5 straipsnio 3 dalis*)

(žr. 23–25, 27–30, 32–38, 41–52 punktus ir rezoliucinę dalį)

Santrauka

Oro vežėjo darbuotojų profesinių sąjungų surengtas streikas, kuriuo siekiama didesnio darbo užmokesčio, nepatenka į sąvoką „ypatingos aplinkybės“, dėl kurių oro bendrovė gali būti atleista nuo pareigos sumokėti kompensaciją atitinkamų skrydžių atšaukimo ar atidėjimo ilgam laikui atveju

Tai galioja net tuomet, kai streikas surengtas laikantis nacionalinės teisės aktuose nustatytų sąlygų

Keleivis užsisakė bilietą į skrydį iš Malmės į Stokholmą (Švedija), kurį 2019 m. balandžio 29 d. turėjo vykdyti *Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden* (toliau – SAS). Tą pačią dieną skrydis buvo atšauktas dėl SAS pilotų streiko Danijoje, Švedijoje ir Norvegijoje (toliau – aptariamas streikas).

Žlugus SAS pilotams atstovaujančių profesinių sąjungų vedamoms deryboms, per kurias siekta su šiuo oro vežėju sudaryti naują kolektyvinę sutartį, profesinės sąjungos sukviatė savo narius į streiką. Streikas truko septynias dienas, dėl jo SAS atšaukė daug skrydžių, tarp jų ir atitinkamo keleivio skrydį.

Airhelp, kuriai šis keleivis perleido savo galimas teises SAS atžvilgiu, kreipėsi į *Attunda Tingsrätt* (Attunda pirmosios instancijos teismas, Švedija) su prašymu įpareigoti sumokėti kompensaciją, Reglamente dėl oro transporto keleivių teisių¹ numatytą skrydžio atšaukimo atveju. Nagrinėjamoje byloje SAS atsisakė mokėti kompensaciją, nes manė, kad pilotų streikas yra „ypatinga aplinkybė“, kaip ji suprantama pagal šį reglamentą², kadangi nėra būdingas įprastai jos veiklai, t. y. oro transporto paslaugų teikimui, ir negalėjo būti jo kontroliuojamas. *Airhelp* savo ruožtu laikėsi nuomonės, kad šis streikas nėra „ypatinga aplinkybė“, nes ginčai su socialiniais partneriais, kaip antai streikas, galintys kilti vedant derybas ir sudarant kolektyvines sutartis, yra įprastos oro vežėjo veiklos dalis.

Attunda pirmosios instancijos teismui kilo abejonių dėl to, ar „ypatingų aplinkybių“ sąvoka, kaip ji suprantama pagal Reglamentą dėl oro transporto keleivių teisių, apima darbuotojų organizacijos paskelbtą streiką, surengtą apie jį įspėjus, teisėtai ir siekiant visų pirma didesnio darbo užmokesčio. Pagal Švedijos teisę apie streiką turi būti įspėta likus tik savaitei iki jo pradžios.

Teisingumo Teismo vertinimas

Teisingumo Teismo didžiosios kolegijos priimtame sprendime pripažinta, 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 „ypatingų aplinkybių“ sąvoką, kaip ji suprantama pagal Reglamentą dėl oro keleivių teisių.

Pirmiausia Teisingumo Teismas priminė, kad Reglamente dėl oro transporto keleivių teisių numatytomis „ypatingomis aplinkybėmis“ gali būti laikomi įvykiai, atitinkantys dvi kumuliacines sąlygas, kurių laikymąsi reikia patikrinti kiekvienu konkrečiu atveju, t. y. ar įvykiai dėl savo pobūdžio ar atsiradimo priežasčių nėra būdingi įprastai atitinkamo oro vežėjo veiklai ir ar jis jų realiai negali kontroliuoti³. Jis taip pat nurodė, kad ši sąvoka turi būti aiškinama siaurai, atsižvelgiant į tai, kad, pirma, minėtu reglamentu siekiama užtikrinti aukšto lygio oro transporto keleivių apsaugą ir, antra, atleidžiant nuo pareigos mokėti jame numatytą kompensaciją nukrypstama nuo principo, pagal kurį šie keleiviai turi teisę į kompensaciją.

¹ 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 261/2004, nustatančio bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisyklės 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, toliau – Reglamentas dėl oro transporto keleivių teisių), 5 straipsnio 1 dalies c punktas, siejamas su jo 7 straipsnio 1 dalies a punktu.

² Remiantis Reglamente dėl oro transporto keleivių teisių 5 straipsnio 3 dalimi, skrydį vykdančias 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 imantis visų pagrįstų priemonių.

³ Šiuo klausimu žr. 2008 m. gruodžio 22 d. Sprendimą *Wallentin-Hermann* (C-549/07, EU:C:2008:771, 23 punktas), 2015 m. rugsėjo 17 d. Sprendimą *van der Lans* (C-257/14, EU:C:2015:618, 36 punktas), 2018 m. balandžio 17 d. Sprendimą *Krüseemann 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, 32 ir 34 punktai) ir 2020 m. birželio 11 d. Sprendimą *Transportes Aéreos Portugueses* (C-74/19, EU:C:2020:460, 37 punktas).

Toliau Teisingumo Teismas nagrinėjo klausimą, ar skrydį vykdančio oro vežėjo profesinių sąjungų laikantis nacionalinės teisės aktuose nustatyto išpėjimo termino sušauktas streikas, kuriuo siekiama patenkinti šio vežėjo darbuotojų reikalavimus ir prie kurio prisijungė vienos ar kelių kategorijų darbuotojai, būtini skrydžiui vykdyti, gali būti laikomas „ypatingomis aplinkybėmis“, kaip tai suprantama pagal minėtą reglamentą.

Dėl galimybės aptariamą streiką kvalifikuoti kaip įprastai oro vežėjo veiklai nebūdingą įvykį Teisingumo Teismas pažymėjo, kad teisė imtis kolektyvinių veiksmų, įskaitant teisę streikuoti, yra Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijos (toliau – Chartija) 28 straipsnyje įtvirtinta pagrindinė teisė. Šiuo klausimu Teisingumo Teismas patikslino, kad streikas, kaip viena iš galimų kolektyvinių derybų pasireiškimo formų, turi būti laikomas įvykiu, būdingu įprastai darbdavio veiklai, neatsižvelgiant į konkrečios darbo rinkos ypatumus arba taikytinus nacionalinės teisės aktus, įgyvendinančius šią pagrindinę teisę. Toks aiškinimas turi galioti ir tuomet, kai darbdavys yra skrydžius vykdančias oro vežėjas, nes priemonės, susijusios su tokio oro vežėjo darbuotojų darbo sąlygomis ir darbo užmokesčiu, yra įprastos jo veiklos valdymo dalis. Todėl streikas, kuriuo siekiama tik išsikvotinti, 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.

Dėl klausimo, ar oro vežėjas realiai negalėjo visiškai kontroliuoti aptariamo streiko, Teisingumo Teismas pirmiausia pabrėžė, kad, kadangi streikas yra pagal Chartiją darbuotojams garantuojama teisė, jo inicijavimas laikytinas kiekvieno darbdavio numatoma aplinkybe, ypač kai apie tokį streiką iš anksto įspėjama.

Antra, atsižvelgiant į tai, kad streikas yra įvykis, kurį darbdavys gali numatyti, Teisingumo Teismas toliau laikėsi nuomonės, kad darbdavys išsaugo galimybę kontroliuoti įvykius, nes iš esmės turi priemonių jiems pasirengti ir prireikus sušvelninti jų padarinius. Šiomis aplinkybėmis, skrydį vykdančias oro vežėjas, kaip ir bet kuris darbdavys, susidūręs su savo darbuotojų, reikalaujančių geresnių darbo ir atlyginimo sąlygų, streiku, negali teigti, kad visiškai nekontroliavo šių veiksmų.

Taigi skrydį vykdančio oro vežėjo darbuotojų streikas, anot Teisingumo Teismo, negali būti laikomas „ypatinga aplinkybe“, kaip ji suprantama pagal Reglamentą dėl oro transporto keleivių, kai jis susijęs su reikalavimais, turinčiais ryšį su šio vežėjo ir jo darbuotojų darbo santykiais, kurie gali būti aptariami vykdančios socialinę įmonės vidaus dialogą, įskaitant derybas dėl darbo užmokesčio.

Trečia, Teisingumo Teismas pažymėjo, kad įvykiai dėl „išorinės“ priežasties, priešingai nei įvykiai dėl „vidinės“ priežasties oro vežėjo atžvilgiu, yra jo nekontroliuojami, nes susiklostė dėl gamtos reiškinių ar trečiojo asmens, kaip antai kito oro vežėjo arba viešojo ar privataus subjekto, dalyvaujančio oro transporto arba oro uosto veikloje, veiksmų. Jis pabrėžė, kad Reglamente dėl oro transporto keleivių teisių⁴ pateikta nuoroda į ypatingas aplinkybes, galinčias susiklostyti pirmiausia dėl streikų, turinčių įtakos skrydį vykdančio oro vežėjo veiklai, turi būti suprantama kaip apimanti su atitinkamo oro vežėjo veikla nesusijusius streikus, pavyzdžiui, skrydžių vadovų arba oro uosto darbuotojų streikus. 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. Vis dėlto Teisingumo

⁴ Reglamento dėl oro transporto keleivių teisių 14 konstatuojamoji dalis.

Teismas aiškiai nurodė, kad jeigu toks streikas kyla dėl reikalavimų, kuriuos gali tenkinti tik viešosios valdžios institucijos, jis gali būti laikomas „ypatinga aplinkybe“, nes negali būti realiai kontroliuojamas atitinkamo oro vežėjo.

Ketvirta, Teisingumo Teismas nusprendė, kad aptariamo streiko nekvalifikavus kaip „ypatingų aplinkybių“, kaip jos suprantamos pagal Reglamentą dėl oro transporto keleivių, nedaromas neigiamas poveikis nei oro vežėjų laisvei užsiimti verslu, nei jų teisei į nuosavybę⁵ ar teisei vesti kolektyvines derybas⁶. Dėl pastarosios teisės pasakytina, kad aplinkybė, jog oro vežėjas dėl streiko, kurį jo darbuotojai surengė laikydamiesi teisės aktų reikalavimų, susiduria su rizika, kad dėl skrydžio atšaukimo turės sumokėti kompensaciją keleiviams, 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. Kalbėdamas apie oro vežėjų laisvę užsiimti verslu ir teisę į nuosavybę, Teisingumo Teismas priminė, kad tai nėra absoliučios teisės ir todėl vartotojų, įskaitant oro transporto keleivius, apsaugos tikslo⁷ svarba gali pateisinti neigiamus ir net ypač sunkius ekonominius padarinius tam tikriems ūkio subjektams.

⁵ Garantuojama pagal Chartijos 16 ir 17 straipsnius.

⁶ Garantuojama pagal Chartijos 28 straipsnį.

⁷ Kaip numatyta SESV 169 straipsnyje ir Chartijos 38 straipsnyje