

Byla C-28/20

Prašymas priimti prejudicinį sprendimą

Gavimo data:

2020 m. sausio 21 d.

Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas:

Attunda Tingsrätt (Švedija)

Nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą priėmimo data:

2020 m. sausio 16 d.

Ieškovė:

Airhelp Ltd

Atsakovė:

Scandinavian Airlines System SAS

<...>

POSĖDŽIO PROTOKOLAS

2020-01-16

<...>

ŠALYS

Ieškovė

Airhelp Limited <...>

<...>

Atsakovė

Scandinavian Airlines System SAS <...>

<...>

DALYKAS

Ieškinys pagal Reglamentą (EB) Nr. 261/2004 <...>

(orig. p. 2)

NUTARTIS

1. *Tingsrätten* (pirmosios instancijos teismas, Švedija), remdamasis Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 267 straipsniu, nutaria kreiptis į Europos Sąjungos Teisingumo Teismą atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta pridėtame rašte <...>.

2. Bylos nagrinėjimas sustabdomas iki Teisingumo Teismo priims sprendimą.

Pagrindai

Remdamasis prie šios nutarties pridėtame prašyme priimti prejudicinį sprendimą išdėstytais pagrindais *Tingsrätten* mano, kad norint išspręsti bylą yra reikalingas Europos Sąjungos Teisingumo Teismo prejudicinis sprendimas. Kadangi tolesnis bylos nagrinėjimas priklauso nuo Teisingumo Teismo sprendimo, bylos nagrinėjimas sustabdomas.

<...>

(orig. p. 3)

PRIEDAS

<...>

Pagal SESV 267 straipsnį pateiktas prašymas priimti prejudicinį sprendimą

Ivadas

1. Ginčas tarp *Airhelp Limited* (toliau – *Airhelp*) ir *Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden* (toliau – SAS) nagrinėjamas *Attunda Tingsrätt* (*Attunda* pirmosios instancijos teismas, Švedija, toliau – prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas); ginčas susijęs su 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, (toliau – reglamentas) aiškinimu.

Klausimai

2. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas pateikia šiuos prejudicinius klausimus dėl reglamento išaiškinimo:
 - a) 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 (**orig. p. 4**), o apie jį pranešus ir jį teisėtai inicijavus darbuotojų organizacijai kaip kolektyvinį veiksma, kuriuo siekiama paskatinti oro vežėją padidinti darbo užmokestį, suteikti išmokas ir (arba) iš dalies pakeisti darbo sąlygas tam, kad būtų patenkinti organizacijų reikalavimai?
 - b) Kokią reikšmę (jei tokia yra) turi darbuotojų organizacijų reikalavimų teisingumas ir ypač tai, kad reikalaujamas darbo užmokesčio padidinimas yra gerokai didesnis nei darbo užmokesčio padidinimas, paprastai taikomas aptariamai nacionalinei darbo rinkai?
 - c) Kokią reikšmę (jei tokia yra) turi tai, kad siekdamas išvengti streiko oro vežėjas priima nacionalinės institucijos, atsakingos už tarpininkavimą sprendžiant darbo ginčus, pasiūlymą susitarti, o darbuotojų organizacijos jo nepriima?

Bylos aplinkybės

3. Keleivis SS (toliau – SS) užsisakė SAS skrydį iš Malmės į Stokholmą. Šis skrydis turėjo įvykti 2019 m. balandžio 29 d., tačiau tą pačią dieną buvo atšauktas dėl SAS pilotų streiko Norvegijoje, Švedijoje ir Danijoje, kuris prasidėjo 2019 m. balandžio 26 d. ir tęsėsi iki 2019 m. gegužės 2 d. Pilotų streikas įvyko todėl, kad Švedijos, Norvegijos ir Danijos SAS pilotams atstovaujančios darbuotojų organizacijos prieš terminą nutraukė ankstesnę su SAS sudarytą kolektyvinę sutartį, kuri kitu atveju būtų galiojusi iki 2020 m. Derybos dėl naujo susitarimo vyko nuo 2019 m. kovo mėn. Pilotų streikas truko septynias dienas. Dėl šio streiko SAS atšaukė daugiau nei 4 000 skrydžių ir tai turėjo įtakos apie 380 000 keleivių.
4. SS nebuvo pasiūlyta vykti kitu maršrutu, kas būtų lėmę trumpesnę nei trijų valandų vėlavimą.
5. Remdamasi sutartimi *Airhelp* perėmė SS kompensacijos dėl minėto skrydžio reikalavimą. (**orig. p. 5**)

Šalių argumentų santrauka

Airhelp

6. *Airhelp* prašė prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismo priteisti iš SAS pagrindinę 250 EUR sumą ir delspinigių <...>, skaičiuojamus nuo 2019 m. rugsėjo 10 d. iki sumokėjimo dienos.
7. Grįsdama ieškinį *Airhelp* nurodė tokius argumentus. Kadangi SS apie skrydžio atšaukimą buvo informuotas likus mažiau nei septynioms dienoms iki numatyto išvykimo laiko ir jam nebuvo pasiūlyta keliauti kitu maršrutu, išvykstant ne daugiau kaip viena valanda anksčiau už numatytą išvykimo laiką ir atvykstant į galutinę paskirties vietą mažiau kaip dviem valandomis vėliau už tvarkaraštyje numatytą atvykimo laiką, pagal reglamentą jis turi teisę į kompensaciją.

SAS

8. SAS nesutiko su *Airhelp* reikalavimais. Grįsdama savo nesutikimą SAS argumentavo taip. Pilotų streikas yra ypatinga aplinkybė, kurios nebūtų buvę galima išvengti net ir imantis visų pagrįstų priemonių, todėl SAS neprivalo mokėti kompensacijos pagal Reglamento 5 straipsnio 3 dalį ir 7 straipsnį.
9. SAS savo argumentą pagrindinėje byloje grindė taip.
10. Vienas iš derybų objektų buvo darbuotojų organizacijų prašymas per trejus metus padidinti darbo užmokestį 13 %, kas gali būti palyginama su ankstesne kolektyvine sutartimi, pagal kurią pilotams darbo užmokestis per trejus metus turėjo būti padidintas 6,5 %. Kitas derybų objektas buvo susijęs su pilotų darbo laiku. Darbuotojų organizacijos, *inter alia*, reikalavo užtikrinti didesnę darbo laiko nuspėjamumą. (orig. p. 6)
11. 2019 m. balandžio 25 d. *Svenska medlingsinstitutet* (Švedijos nacionalinė tarpininkavimo tarnyba) pateikė šalims „užklausimą“ (pasiūlymą susitarti) dėl pagrindinės kolektyvinės sutarties. Šiame užklausime, *inter alia*, buvo nuostatų, numatančių, kad darbo užmokestis kasmet didinamas 2,3 %. Tarpininko pasiūlytas darbo užmokesčio padidinimas atitiko tai, ką sutarta vadinti žyma, t. y. darbo užmokesčio padidinimo procentinę išraišką, kurią eksporto pramonė susitarė taikyti Švedijos darbo rinkai. Pilotų profesinė sąjunga pareikalavo padidinti darbo užmokestį gerokai daugiau nei ši dalis. Remiantis Švedijos darbo rinkos modeliu, atskaitos taškas yra tai, kad ši žyma turėtų būti norminė nustatant darbo užmokesčius visoje Švedijos darbo rinkoje. Tuo siekiama išsaugoti Švedijos konkurencingumą ir sukurti stabilumą derybose dėl kolektyvinių sutarčių.
12. SAS sutiko su šiuo užklausimu, tuo tarpu darbuotojų organizacijos į jį atsakė neigiamai ir 2019 m. balandžio 26 d. pradėjo kolektyvinį veiksmą, apie kurį buvo pranešta.
13. Ginčas truko iki 2019 m. gegužės 2 d. vakaro, kai buvo sudarytas naujas trejų metų susitarimas. Naujoji kolektyvinė sutartis galioja trejus metus iki 2022 m. ir joje, *inter alia*, numatyta, kad pilotų darbo užmokestis 2019 m. padidinamas 3,5 %, 2020 m. – 3 % ir 2021 m. – 4 %. Iš viso darbo užmokestis per trejus metus padidėja 10,9 %.

14. Sprendžiant, ar pilotų streikas yra ypatinga aplinkybė pagal Reglamento 5 straipsnio 3 dalį, reikia remtis klausimu, ar streikas dėl savo pobūdžio ar atsiradimo priežasčių nėra būdingas įprastai SAS veiklai ir SAS negali jo realiai valdyti.
15. Įprasta SAS veikla yra aviacijos veiklos vykdymas. Keturių profesinių sąjungų sprendimas organizuoti streiką vienu metu nėra SAS įprastos veiklos dalis. Streikai Švedijos darbo rinkoje yra labai reti ir nepatenka į įprastus darbdavio ir darbuotojo ar atitinkamų profesinių organizacijų santykius. Be to, pilotų streikas buvo vienas iš didžiausių kada nors įvykusių oro sektoriaus streikų, įtraukęs praktiškai visus (**orig. p. 7**) SAS pilotus. SAS negalėjo organizuoti savo veiklos taip, kad skrydžiai galėtų būti vykdomi, kaip numatyta. Taigi, pilotų streikas nebuvo būdingas įprastai SAS veiklai.
16. Pilotų streiko teisėtumas reiškia tai, kad SAS neturėjo teisės nurodyti pilotams dirbti. Todėl SAS negalėjo imtis jokių priemonių, kad paskatintų pilotus vykdyti skrydžius. Taigi pilotų streiko SAS realiai nekontroliavo.
17. Šiuo atveju nėra aplinkybių, dėl kurių Europos Sąjungos Teisingumo Teismas byloje *Krüsemann ir kt.* (C-195/17) konstatavo, kad laukinis streikas yra neatsiejamas nuo įprastos oro vežėjo veiklos (žr. 49 punktą).
18. Pilotų streikas nebuvo grindžiamas jokia SAS patvirtinta priemone, kuri galėtų būti laikoma įprasto SAS valdymo dalimi. Galiausiai šis streikas buvo pilotų asociacijų konkrečių darbo sąlygų reikalavimo ir nesutikimo su tarpininko pasiūlymu, su kuriuo SAS sutiko, pasekmė. Taigi pilotų streikas nebuvo pagrįstas jokia SAS patvirtinta priemone.
19. Pilotų streikas nebuvo spontaniška darbuotojų reakcija į įprasto SAS valdymo metu patvirtintą priemonę. Atvirkščiai, pilotų streiką vienu metu paskelbė keturios pilotų profesinės sąjungos, todėl profesinių sąjungų ir darbuotojų atstovų jis buvo vykdomas labai dideliu mastu.
20. Be to, SAS negalėjo išvengti pareigos išmokėti kompensaciją panaikindama skrydį prasidėjus streikui, nes skrydis tam, kad nereikėtų taikyti reglamente numatytos pareigos išmokėti kompensaciją, turi būti atšauktas bent prieš dvi savaites iki numatyto išvykimo (žr. 5 straipsnio 1 dalies c punkto i papunktį). Tačiau pagal Švedijos teisę apie streiką turi būti pranešta tik prieš vieną savaitę.
21. Pilotų streikas, turėjęs poveikį SAS ir lėmęs skrydžio atšaukimą, yra įvykis, kuris dėl savo pobūdžio ir atsiradimo priežasčių nėra būdingas įprastai SAS (**orig. p. 8**) veiklai ir kurio ji negali realiai kontroliuoti. Taigi tai yra ypatinga aplinkybė pagal Reglamento 5 straipsnio 3 dalį.

Airhelp

22. *Airhelp* į SAS argumentus iš esmės atsakė taip.

23. Šis streikas negali būti laikomas „ypatinga aplinkybe“, panaikinančia SAS pareigą mokėti kompensaciją. Kolektyvinių sutarčių sudarymas yra įprastos oro vežėjo veiklos dalis ir įprastai jis gali susidurti su ginčais ar net konfliktais su savo darbuotojais dėl tokio pobūdžio kolektyvinių ir pasikartojančių derybų dėl darbo užmokesčio.
24. Santykiams tarp SAS ir Švedijos (*Svensk Pilotförening (SPF)*), Danijos (*Dansk Pilotforening*) ir Norvegijos (*Norske SAS- Flygeres Förening*) pilotų asociacijų yra taikomos kolektyvinės sutartys dėl skrydžio kapitonų ir antrųjų pilotų darbo užmokesčio ir bendrų darbo sąlygų, vadinamasis pilotų susitarimas. Derybose dėl tokių susitarimų šalims leidžiama imtis tokių kolektyvinių veiksmų kaip streikai ar lokautai. Kai socialiniai partneriai sudaro kolektyvinę sutartį, sutarties galiojimo laikotarpiu egzistuoja privaloma socialinė taika. Tai reiškia, kad šiuo laikotarpiu šalys negali imtis kolektyvinių veiksmų. Neteisėtas streikas arba laukinis streikas yra streikas privalomos socialinės taikos laikotarpiu.
25. Anksčiau jau yra kilę nesutarimų tarp SAS ir įvairių darbuotojų grupių, dėl kurių darbuotojai kelis kartus ėmėsi kolektyvinių veiksmų. Konfliktų kartais kilo dėl darbo užmokesčio sąlygų ir darbo sąlygų gerinimo, taip pat dėl darbuotojų noro daryti įtaką darbo vietoje. Konfliktas, kurį reikia pabrėžti, yra vadinamoji 2012 m. „SAS krizė“, kai SAS atsidūrė ant bankroto ribos. Pagrindiniai akcininkai kaip tolesnio skolinimo sąlygą nustatė SAS griežto taupymo reikalavimą, dėl kurio SAS darbuotojai, galiojant tuo metu taikomai kolektyvinei sutarčiai, siekdami neprarasti darbo buvo priversti sutikti su sumažėjusiu darbo užmokesčiu už atliktą darbą. Pilotai turėjo dirbti daugiau ir per metus prarado vieno mėnesio dydžio darbo užmokesį. (orig. p. 9)
26. Sąvoka „ypatingos aplinkybės“, kaip ji suprantama pagal reglamento 5 straipsnio 3 dalį, yra išimtis ir turi būti aiškinama siaurai. Pagal Teisingumo Teismo jurisprudenciją tik įvykis, atitinkantis du kriterijus, gali būti laikomas ypatingomis aplinkybėmis. Pirma, įvykis negali būti būdingas normaliai vežėjo veiklai. Antra, įvykis turi būti už realių bendrovės kontrolės ribų (žr. Sprendimo *Krüsemann ir kt.*, C-195/17, 32 punktą).
27. Derybos dėl darbo užmokesčio ir darbo sąlygų gresiant streikui, bent jau valstybėse narėse, tokiose kaip Danija, Norvegija ir Švedija, yra įprastos ir numatomos visoms bendrovėms ir bendrovė gali jas kontroliuoti. Oro vežėjo darbuotojų streikas kaip pradžios taškas yra įprasta oro vežėjo veikla, todėl yra būdingas vykdant normalią oro vežėjo veiklą. Tokie streikai paprastai yra reakcija į problemas, kurias oro vežėjas faktiškai kontroliuoja. Jei streikas vykdomas pagal šalims taikomus nacionalinius darbo teisės aktus, o tai, be kita ko, reiškia, kad darbuotojai ir jų profesinės sąjungos pranešė oro vežėjui apie streiką prieš jam prasidedant, oro vežėjas turi laiko priimti sprendimus, būtinus norint išvengti kompensacijos mokėjimo, pavyzdžiui, užkertant kelią nurodytam streikui arba bent jau sumažinant jo įgyvendinimo riziką.

28. Dėl SAS yra aišku, kad svarbi 2019 m. pilotų streiko priežastis yra jos 2012 m. priimtas sprendimas, dėl kurio oro vežėjui patiriant finansinių sunkumų labai sumažėjo pilotų darbo užmokestis ir suprastėjo darbo sąlygos. 2019 m. SAS ekonomiškai atsigavo, todėl visiškai tikėtina ir pagrįsta, kad vykstant naujoms deryboms dėl sutarties pilotai pageidauja didesnio darbo užmokesčio ir geresnių darbo sąlygų. Pilotų nuomone, SAS atlyginimo dydis yra mažesnis už rinkos lygį, tuo tarpu SAS nuomone, pilotų prašomas darbo užmokestis yra nepagrįstai didelis. Todėl pagal naują kolektyvinę sutartį 2021 m. atlyginimo dydis bus 10,5 % didesnis už tą, kuris buvo taikomas 2018 m. (**orig. p. 10**)
29. Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, šioje byloje aptariamam darbuotojų streikui yra būdingas įprastai SAS veiklai ir jos kontroliuojamas, todėl negali būti laikomas ypatinga aplinkybe.

Svarbios Europos Sąjungos teisės nuostatos

30. Reglamento Nr. 261/2004 14 konstatuojamojoje dalyje nurodyta:

„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 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.“

31. Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnyje nustatyta:

„1. Atšaukus skrydį:

<...>

c) atitinkami keleiviai turi teisę į kompensaciją, kurią skrydį vykdančiam oro vežėjui 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.

<...> (orig. p. 11)

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 ir imantis visų pagrįstų priemonių.“

32. Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnio 1 dalyje numatyta:

„Teisė į kompensaciją

1. 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.

Nustatant atstumą, pagrindu laikoma paskutinė paskirties vieta, į kurią keleivis dėl atsisakymo vežti arba skrydžio atšaukimo atvyksta vėliau už tvarkaraštyje numatytą laiką.“

33. Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijos 28 straipsnyje nustatyta:

„Teisė į kolektyvines derybas ir kolektyvinių veiksmų teisė

Darbuotojai ir darbdaviai arba atitinkamos jų organizacijos pagal Sąjungos teisę ir nacionalinius teisės aktus bei praktiką turi teisę derėtis ir atitinkamu lygiu sudaryti kolektyvinius susitarimus, o interesų konflikto atveju imtis kolektyvinių veiksmų, įskaitant streikus, savo interesams apginti.“

34. Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 151 straipsnyje nurodyta:

„Sąjunga ir valstybės narės, atsižvelgdamos į pagrindines socialines teises, nustatytas 1961 m. spalio 18 d. Turine pasirašytoje Europos socialinėje chartijoje ir 1989 m. Bendrijos darbuotojų pagrindinių socialinių teisių chartijoje, mano, jog tikslinga didinti užimtumą, skatinti kurti geresnes gyvenimo bei darbo sąlygas, kad (orig. p. 12) palaikant jų gerėjimą būtų galima siekti jų suderinimo, deramos socialinės apsaugos, administracijos ir darbuotojų dialogo, žmoniškųjų išteklių plėtotės siekiant nuolatinio didelio užimtumo ir kovojant su socialine atskirtimi.

Šiuo tikslu Sąjunga ir valstybės narės įgyvendina priemones, pagal kurias atsižvelgiama į įvairias nacionalinės patirties formas, ypač sutartinių santykių srityje, ir būtinumą išlaikyti Sąjungos ekonomikos konkurencingumą.

Jos tiki, kad tokia raida vyks ne tik dėl socialinių sistemų suderinimui palankaus vidaus rinkos veikimo, bet ir dėl Sutartyse numatytos tvarkos ir įstatymų bei kitų teisės aktų nuostatų suderinimo.“

1961 m. spalio 18 d. Europos socialinės chartijos 6 konstatuojamojoje dalyje nustatyta:

„Visi darbuotojai ir darbdaviai turi teisę į kolektyvines derybas.“

Reikšmingos nacionalinės teisės nuostatos

35. *Lag (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet* (Įstatymas dėl darbuotojų dalyvavimo priimant sprendimus) 45 straipsnyje, *inter alia*, nustatyta:

„Kai darbdavių organizacija, darbdavys ar darbuotojų organizacija ketina imtis kolektyvinių veiksmų arba pratęsti vykstančius kolektyvinius veiksmus, ji apie tai raštu praneša kitai šaliai ir tarpininkavimo tarnybai bent prieš septynias darbo dienas. Kiekviena diena, išskyrus šeštadienis, sekmadienis, bet kuri kita švenčių diena, Joninių išvakarės, Kūčios, Naujųjų metų išvakarės, yra laikoma darbo diena. Terminas skaičiuojamas nuo tos pačios dienos valandos, kurią prasideda kolektyvinis veiksmas.“ (orig. p. 13)

Prejudicinio sprendimo būtinumas

36. Reglamente Nr. 261/2004 nėra sąvokos „ypatingos aplinkybės“ apibrėžimo. Vis dėlto, Reglamento 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 veiklos vykdymui. Teisingumo Teismas yra nusprendęs, kad šio reglamento 14 konstatuojamojoje dalyje pateiktas sąrašas yra pavyzdinis ir automatiškai nereiškia, kad nurodytais atvejais yra ypatingų aplinkybių (Sprendimo *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, 22 punktas).
37. Teisingumo Teismas Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalyje vartojamą sąvoką „ypatingos aplinkybės“ išaiškino nagrinėtose bylose (žr. Sprendimą *Sturgeon ir kt.*, C-402/07 ir C-432/07, EU:C:2009:716; Sprendimą *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771; Sprendimą *Eglītis ir Ratnieks*, C-294/10, EU:C:2011:303; Sprendimą *van der Lans*, C-257/14, EU:C:2012:604; Sprendimą *Pešková ir Peška*, C-315/15, EU:C:2015:618; Sprendimą *Finnair*, C-22/11, EU:C:2017:342 ir Sprendimą *Krüsemann ir kt.*, C-195/17, EU:C:2018:258). Šiuo klausimu Teisingumo Teismas nusprendė, kad sąvoka „ypatingos aplinkybės“ turi

būti aiškinama kaip apimanti įvykius, kurie dėl savo pobūdžio ar atsiradimo priežasčių nėra būdingi normaliai oro vežėjo veiklai ir kurių jis realiai negali kontroliuoti (Sprendimo *Pešková ir Peška*, C-315/15, EU:C:2017:342, 22 punktas).

38. Pagrindinis klausimas šioje byloje yra toks: kaip reikia aiškinti sąvoką „ypatingos aplinkybės“, kaip ji suprantama pagal šio reglamento 5 straipsnio 3 dalį, streiko, apie kurį buvo pranešta ir kuris buvo teisėtai pradėtas darbuotojų organizacijų, atveju. Iki šiol tokio klausimo Teisingumo Teismas dar nenagrinėjo. Bylos šalys sutinka, kad SAS privalo mokėti kompensaciją, jeigu pilotų streikas nėra ypatinga aplinkybė. Tačiau jeigu pilotų streikas yra ypatinga aplinkybė, šalys sutaria, kad SAS neprivalo mokėti kompensacijos. Taigi pagrindinėje byloje nagrinėjami prieštaravimai susiję su Sąjungos teisės normų aiškinimu ir toks išaiškinimas būtinas siekiant išspręsti ginčą. **(orig. p. 14)**

Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas mano, kad nėra šiam ginčui taikytinos jurisprudencijos. Be to, yra reikalinga, kad šiais klausimais Sąjungos teisė būtų aiškinama vienodai.

<...>