

Lieta C-28/20

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu

Datums, kurā lūgums reģistrēts Tiesā:

2020. gada 21. janvāris

Iesniedzējtiesa:

Attunda tingsrätt (Zviedrija)

Datums, kurā pieņemts iesniedzējtiesas nolēmums:

2020. gada 16. janvāris

Prasītāja:

Airhelp Ltd

Atbildētāja:

Scandinavian Airlines System SAS

[..]

PROTOKOLS

16.01.2020

[..]

LIETAS DALĪBNIEMI

Prasītāja

Airhelp Limited [..]

[..]

Atbildētāja

Scandinavian Airlines System SAS [..]

[..]

PRIEKŠMETS

Prasība saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 261/2004 [...] [oriģ. 2. lpp.]

LĒMUMS

1. Saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 267. pantu un to, kas izriet no pielikumā pievienotā dokumenta, *tingsrätt* nolemj vērsties Eiropas Savienības Tiesā ar prejudiciālu lūgumu [...]

2. Tiesvedība tiek apturēta līdz brīdim, kad ES Tiesa pasludinās savu nolēmumu.

Pamatojums

Ņemot vērā pamatus, kas izklāstīti šim nolēmumam pievienotajā lūgumā sniegt prejudiciālu nolēmumu, *tingsrätt* uzskata, ka sprieduma taisīšanai šajā lietā ir nepieciešams Eiropas Savienības Tiesas prejudiciāls nolēmums. Tā kā turpmākā tiesvedība lietā ir atkarīga no ES Tiesas prejudiciālā nolēmuma, tiesvedība tiek apturēta.

[...] [oriģ.3. lpp.]

TEKSTS

[...]

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam

Ievads

1. *Attunda tingsrätt* izskata strīdu starp *Airhelp Limited* (“Airhelp”) un *Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden* (“SAS”) saistībā ar kompensāciju saskaņā ar 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 (turpmāk tekstā – “Regula”).

Jautājumi

2. *Tingsrätten* lūdz sniegt prejudiciālu nolēmumu, uzdodot šādus jautājumus par regulas interpretāciju:
 - a) Vai pilotu, kurus nodarbina gaisa pārvadātājs un kuru līdzdalība ir nepieciešama lidojumu veikšanai, streiks ir “ārkārtējs apstākļis”

- Regulas 261/2004 5. panta p) punkta 3. apakšpunkta izpratnē, ja streiks nenotiek saistībā ar pasākumu **[oriģ. 4. lpp.]**, par kuru lēmumu ir pieņēmis vai par to ir paziņojis gaisa pārvadātājs, bet kuru kā protesta akciju ir pieteikušas darba ņēmēju organizācijas nolūkā panākt, lai gaisa pārvadātājs paaugstina atalgojumu, nodrošina priekšrocības vai maina nodarbināšanas kārtību darba ņēmēju organizāciju prasību izpildei?
- b) Kāda nozīme attiecīgajā gadījumā ir jāpiešķir darba ņēmēju organizāciju prasībai un it īpaši faktam, ka prasība paaugstināt atalgojumu ir ievērojami augstāka nekā algas palielinājums, kas parasti tiek piemērots konkrētajiem valsts darba tirgiem?
- c) Kāda nozīme konkrētajā gadījumā ir apstāklim, ka gaisa pārvadātājs, lai izvairītos no streika, piekrīt valsts mediāciju iestādes iesniegtam priekšlikumam par izlīgumu kolektīvā darba strīdā, taču darba ņēmēju organizācijas tam nepiekrīt?”

Konteksts

3. Pasažieris SS rezervēja lidojumu SAS no Stokholmas uz Malmi. Šis lidojums bija jāveic 2019. gada 29. aprīlī, bet tajā pašā dienā tas tika atcelts SAS pilotu streika dēļ Norvēģijā, Zviedrijā un Dānijā, kurš sākās 2019. gada 26. aprīlī un turpinājās līdz 2019. gada 2. maijam. Pilotu streika iemesls bija tāds, ka arodbiedrības Zviedrijā, Norvēģijā un Dānijā, kas pārstāvēja SAS pilotus, bija priekšlaicīgi izbeigušas iepriekšējo koplīgumu ar SAS, kuram vajadzēja būt spēkā līdz 2020. gadam. Sarunas par jaunu nolīgumu ilga kopš 2019. gada marta. Pilotu streiks turpinājās septiņas dienas. Streika dēļ SAS atcēla vairāk nekā 4 000 lidojumu, kas skāra aptuveni 380 000 pasažieru.
4. Pasažierim SS netika piedāvāta maršruta maiņa, kur kavēšanās būtu bijusi mazāk nekā trīs stundas.
5. *Airhelp* pārņēma no minētā lidojuma izrietošos SS pasažiera prasījumus par kompensāciju. **[oriģ. 5. lpp.]**

Lietas dalībnieku argumentu kopsavilkums

Airhelp

6. *Airhelp* lūdz iesniedzējtiesu piespriest SAS samaksāt tai summu EUR 250 apmērā kā pamatsummu, kā arī nokavējuma procentus, sākot no 2019. gada 10. septembra līdz faktiskajam samaksas datumam.
7. Savas prasības pamatojumam *Airhelp* galvenokārt norādīja turpinājumā minēto. Tā kā pasažieris SS nav bijis informēts par atcelšanu agrāk nekā septiņas dienas pirms paredzētā izlidošanas laika un viņam nav piedāvāta maršruta maiņa, kā dēļ viņš būtu varējis izlidot ne vairāk kā vienu stundu pirms plānotā izlidošanas laika

un sasniegt savu galamērķi, vēlākais, divas stundas pēc paredzētā ielidošanas laika, viņam saskaņā ar regulu pienākas kompensācija.

SAS

8. SAS apstrīd *Airhelp* prasījumus. Savu iebildumu pamatojumam SAS būtībā izvirza šādus argumentus. Pilotu streiks ir ārkārtējs apstāklis, no kura nevarētu izvairīties, pat ja tiktu veikti visi iespējamie pasākumi, un SAS tādēļ nav pienākuma maksāt regulas 5. panta 3. punktā un 7. pantā paredzēto kompensāciju.
9. SAS šo prasību argumentē šādi.
10. Viens no strīdīgajiem jautājumiem sarunās ir arodbiedrības prasība gūt algas palielinājumu par 13 % trīs gadu laikā, kas ir salīdzināms ar iepriekšējo darba koplīgumu, saskaņā ar kuru pilotiem tika piešķirtas tiesības uz algas paaugstinājumu 6,5 % trīs gadu laikā. Nākamais jautājums bija par pilotu darba laika grafiku. Arodbiedrības tostarp prasīja lielāku paredzamību jautājumā par darba laiku. **[oriģ. 6. lpp.]**
11. 2019. gada 25. aprīlī Zviedrijas Mediāciju centrs iesniedza pusēm pieteikumu (priekšlikums par izlīgumu) saistībā ar galveno darba koplīgumu. Pieteikumā tostarp bija ietverti noteikumi par ikgadējās darba algas paaugstinājumu 2,3 % apmērā. Mediatora piedāvājums palielināt algu bija atbilstīgi tā sauktajai “atzīmei”, proti, atalgojuma attīstībai procentuālā izteiksmē, par ko Zviedrijas darba tirgū bija panākta vienošanās eksporta nozarē. Pilotu arodbiedrība pieprasīja algas palielinājumu, kas nepavisam neatbilda šai atzīmei. Zviedrijas darba tirgus modeļa pamatā ir atzīme, kas ir kā mērogs, nosakot atalgojumu visam Zviedrijas darba tirgum. Šī visa mērķis ir saglabāt Zviedrijas konkurētspēju un radīt stabilitāti koplīgumu sagatavošanā.
12. SAS atbildēja uz šo priekšlikumu, bet arodbiedrības to noraidīja un 2019. gada 26. aprīlī tās izvērsa pieteiktās protesta akcijas.
13. Šis konflikts turpinājās līdz 2019. gada 2. maija vakaram, kad tika noslēgts jauns trīs gadu nolīgums. Jaunais darba koplīgums attiecas uz trim gadiem līdz 2022. gadam, paredzot tostarp attiecībā uz pilotiem algas palielinājumu par 3,5 % 2019. gadā, 3 % – 2020. gadā un 4 % – 2021. gadā. Kopējais atalgojuma summas palielinājums ir 10,9 % triju gadu laikā.
14. Pārbaudot, vai pilotu streiks saskaņā ar Līguma 5. panta 3. punktu ir ārkārtas apstāklis, ir jāuzdod jautājums, vai streiks tā iedabas un izcelsmes dēļ nav daļa no SAS ierastās darbības un neietilpst tās faktiskajā kontrolē.
15. SAS ierastā darbība ir ar gaisa pārvadājumiem saistītas darbības. Lēmums par četrus arodbiedrību vienlaicīgu streiku nav daļa no SAS ierastās darbības. Streiki paši par sevi Zviedrijas darba tirgū notiekot ļoti reti un nav daļa no parastām attiecībām starp darba devējiem un darba ņēmējiem vai viņu attiecīgajām centrālajām organizācijām. Pilotu streiks turklāt esot bijis viens no

visaptverošākajiem streikiem gaisa satiksmes nozarē vispār un principā aptvēra visus **[oriģ. 7. lpp.]** SAS pilotus. SAS neesot varējusi organizēt savu darbību tā, lai lidojumi varētu tikt veikti tā, kā plānots. Līdz ar to streiks nebija iekļaujams SAS ierastajā darbībā.

16. Tas, ka pilotu streiks bija likumīgs, nozīmē to, ka SAS nebija tiesību likt pilotiem strādāt. Tādējādi SAS neesot varējusi veikt pasākumus, liekot pilotiem veikt lidojumus. Līdz ar to SAS faktiski nevarēja pilotu streiku nokontrolēt.
17. Nosacījumi, kādos ES Tiesa lietā C-195/17 *Krüsemann* u.c. (skat. 49. punktu) ir atzinusi, ka neorganizēts streiks ietilpst gaisa pārvadātāja ierastā darbībā, šai lietā nav konstatējami.
18. Pilotu streika pamats nebija SAS veikts pasākums, kurš būtu uzskatāms par daļu no SAS ierastās darbības. Galu galā streiks bija sekas tam, ka pilotu arodbiedrības pieprasīja īpašus darba apstākļus un atšķirībā no SAS nepiekrita pieteikumam par izlīgumu. Līdz ar to pilotu streika pamatā nav SAS veikta darbība.
19. Pilotu streiks nebija personāla spontāna reakcija uz pasākumu, kas bija daļa no SAS ierastās darbības. Četras pilotu arodbiedrības bija aicinājušas piedalīties streikā, un tādējādi to pilnībā vadīja arodbiedrības uz darba ņēmēju pārstāvji.
20. Turklāt SAS nevarēja izvairīties no pienākuma izmaksāt kompensāciju, apturot lidojumus no brīža, kad izcēlās streiks, jo lidojums ir jāatceļ vismaz divas nedēļas pirms plānotā izlidošanas laika, lai saskaņā ar regulu nebūtu pienākuma maksāt kompensāciju (skat. šīs regulas 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta i) daļu). Streiks saskaņā ar Zviedrijas tiesībām ir jāpiesaka tikai vienu nedēļu iepriekš. [...]
21. Pilotu streiks, kas skāra SAS un kura rezultātā tika atcelts lidojums, ir notikums, kas sava rakstura un izcelsmes dēļ nav iekļaujams ierastajā SAS **[oriģ. 8. lpp.]** darbībā un tās faktiskajā kontrolē. Tādējādi tas ir ārkārtējs apstāklis Regulas 5. panta 3. punkta izpratnē.

Airhelp

22. *Airhelp* uz SAS iebildumiem būtībā atbildēja šādi.
23. Streiks nav uzskatāms par “ārkārtēju apstākli”, kas izslēdz SAS atbildību. Darba koplīguma noslēgšana ietilpst ierastā gaisa pārvadātāja komercdarbībā un tam vispār nākas saskarties ar strīdiem vai pat ar konfliktiem ar saviem darbiniekiem saistībā ar šāda veida šāda veida kolektīvās un atkārtotās sarunās par atalgojumu.
24. Starp SAS, no vienas puses, un *Svensk Pilotförening (SPF)*, *Dansk Pilotforening* un *Norske SAS- Flygeres Förening*, no otras puses, ir spēkā darba koplīgums par atalgojumu un vispārējo nodarbināšanas kārtību lidojuma kapteiņiem un pilotiem, strādājot SAS, – tā sauktais pilotu līgums. Sarunu laikā pirms darba koplīguma noslēgšanas pusēm ir iespējams veikt protesta akcijas – kā streiks un lokauts. Pēc tam, kad darba tirgus dalībnieki ir noslēguši darba koplīgumu, līguma spēkā

esamības laikā ir pienākums ievērot sociālo pamieru. Tas nozīmē, ka puses šajā laikposmā nevar izvērst protesta akcijas. Par nelikumīgu streiku vai “neorganizētu streiku” ir uzskatāms tāds, kurš norisinās, kamēr spēkā ir pienākums ievērot sociālo pamieru.

25. Iepriekš starp SAS un dažādām personāla grupām ir bijuši konflikti, kas ir noveduši pie darba ņēmēju rīkotām protesta akcijām. Konflikti tostarp ir izcēlušies par darba samaksas nosacījumiem un darba apstākļu uzlabošanu, kā arī par to, ka darba ņēmēji ir gribējuši īstenot savu ietekmi darba vietā. Konflikts, kas it īpaši ir jāpiemin, ir tā sauktā “SAS- krīze” 2012. gadā, kad SAS gandrīz bankrotēja. Tā kā no SAS lielākā kapitāla daļu īpašnieka kā priekšnosacījums tālākai kredītu izsniegšanai tikai pieprasīts veikt stingrus taupības pasākumus, SAS personāls darba koplīguma spēka esamības laikā bija spiests samierināties ar atalgojuma samazinājumu par paveikto, lai tādējādi nezaudētu darbu. Pilotiem bija jāstrādā vairāk un jāatsakās no vienas mēnešalgas gadā. **[oriģ. 9. lpp.]**
26. Jēdziens “ārkārtēji apstākļi” Regulas 5. panta 3. punkta izpratnē ir izņēmums, kas ir jāinterpretē šauri. No Tiesas judikatūras izriet, ka par ārkārtēju apstākli var uzskatīt tikai to notikumu, kas atbilst diviem kritērijiem. Pirmkārt, šim notikumam nav jāietilpst gaisa pārvadātāja ierastajā darbībā. Otrkārt, šim notikumam ir jābūt ārpus gaisa pārvadātāja faktiskas kontroles – sal. ar spriedumu lietā *Krüsemann* u.c. C-195/17, 32. punkts.
27. Sarunas par atalgojumu un darba apstākļiem, pretējā gadījumā streikojot, vismaz tādās dalībvalstīs kā Dānija, Norvēģijā un Zviedrijā, ir ierasta parādība un ir paredzamas visiem uzņēmumiem, kā arī tās ir pakļautas uzņēmumu kontrolei. Paša gaisa pārvadātāja personāla streiks ir principā pārvadātājam ierasta rīcība un līdz ar to arī daļa no ierastās gaisa pārvadātāja darbības. Šādi streiki parasti ir reakcija uz jautājumiem, kas ietilpst gaisa pārvadātāja faktiskā kontrolē. Ja streiks tiek veikts saskaņā ar lietas dalībniekiem piemērojamajiem valsts darba tiesību aktiem, saskaņā ar kuriem personālam un tā arodbiedrību apvienībām pirms streika uzsākšanas ir jābrīdina gaisa pārvadātājs, gaisa pārvadātājam ir laiks pieņemt lēmumus, kas ir vajadzīgi draudošo streiku novērst vai vismaz minimizēt tā izvēšanas risku.
28. Attiecībā uz SAS ir acīmredzams, ka 2019. gada pilotu streika būtiskais iemesls ir SAS 2012. gadā pieņemtais lēmums, kā rezultātā gaisa pārvadātāja finansiālo grūtību dēļ pilotu atalgojums un darba apstākļi ārkārtīgi pasliktinājās. 2019. gadā SAS ekonomiski atveseļojās, tādēļ ir pilnīgi paredzami un piemēroti, ka saistībā ar jaunajām sarunām par darba koplīgumu pilotu atalgojums un darba apstākļi tiek uzlaboti. Piloti uzskatīja, ka SAS piedāvātais atalgojums ir zem tirgus līmeņa, savukārt SAS uzskatīja, ka pilotu atalgojuma nosacījumi bija nesamērīgi augsti. Pēc jaunā darba koplīguma atalgojuma līmenis 2021. gadā būtu bijis par 10,5 % augstāks salīdzinājumā ar atalgojumu 2018. gadā. **[oriģ. 10. lpp.]**

29. Pamatlietā aplūkotā arodbiedrības streiks, ņemot vērā iepriekš minēto, ir gan daļa no SAS ierastās darbības, gan pakļaujas SAS kontrolei un tādēļ nav uzskatāms par ārkārtēju apstākli.

Piemērojamās Savienības tiesības

30. Regulas Nr. 261/2004 14. apsvērumā ir teikts:

“(14) Saskaņā ar Monreālas Konvenciju apkalpojošo gaisa pārvadātāju saistības ir jāierobežo vai jāatceļ ārkārtēju apstākļu gadījumos, no kuriem nevarētu izvairīties pat tad, ja veiktu visus iespējamus 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.

31. Regulas 261/2004 5. pantā ir paredzēts:

“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, sakarā 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.

[..] **[oriģ. 11. lpp.]**

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.”

32. Regulas 261/2004 7. panta 1. punktā ir paredzēts:

“Tiesības saņemt kompensāciju

“1. 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.

Nosakot attālumu, ņem vērā pēdējo galamērķi, kurā iekāpšanas atteikums vai lidojuma atcelšana ir par iemeslu tam, ka pasažieris ielido ar kavēšanos pēc paredzētā laika.”

33. Eiropas Savienības Pamattiesību hartas 28. pantā noteikts:

“Tiesības uz kolektīvām sarunām un rīcību

Darba ņēmējiem un darba devējiem vai attiecīgām to organizācijām saskaņā ar Savienības tiesību aktiem un valstu tiesību aktiem un praksi ir tiesības iesaistīties sarunās un slēgt koplīgumus attiecīgajos līmeņos, kā arī interešu konflikta gadījumā kolektīvi rīkoties, tostarp streikot, lai aizstāvētu savas intereses.

34. Saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 151. pantu:

“Savienība un dalībvalstis, apzinoties sociālās pamattiesības, tostarp tās, kas izklāstītas Eiropas Sociālajā hartā, kura parakstīta Turīnā 1961. gada 18. oktobrī, un 1989. gada Kopienas Hartā par darba ņēmēju sociālajām pamattiesībām, par saviem mērķiem izvirza nodarbinātības veicināšanu, dzīves un darba apstākļu uzlabošanu **[oriģ. 12. lpp.]** nolūkā tos saskaņot, turpinot ieviest uzlabojumus, kā arī pienācīgu sociālo aizsardzību, dialogu starp darba devējiem un darba ņēmējiem, cilvēkresursu attīstību, kas vērsta uz pastāvīgi augstas nodarbinātības uzturēšanu un cīņu pret sociālo atstumtību.

Lai to panāktu, Savienība un dalībvalstis īsteno pasākumus, kuros ņem vērā valstu atšķirīgo praksi, jo īpaši līgumattiecību jomā, kā arī vajadzību uzturēt Savienības ekonomikas konkurētspēju.

Tās uzskata, ka to nodrošinās ne tikai iekšējā tirgus darbība, kas palīdz saskaņot sociālās sistēmas, bet arī Līgumos paredzētās procedūras un normatīvu un administratīvu aktu tuvināšana.

1961. gada 18. oktobra Eiropas Sociālās hartas 6. pantā ir noteikts:

“Visiem strādājošajiem un darba devējiem ir tiesības slēgt kolektīvus līgumus.”

Piemērojamās valsts tiesību normas

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

“Ja darba devēju organizācija, darba devējs vai darba ņēmēju organizācija plāno veikt vai paplašināt jau notiekošu protesta akciju, tā par to pretējai pusei vai Mediāciju centram paziņo vismaz septiņas darba dienas iepriekš. Par darba dienu uzskata ikvienu dienu, izņemot sestdienu, svētdienu, citas svētku dienas, vasaras saulgriežu dienu, dienu pirms Pirmajiem Ziemassvētkiem un dienu pēc Jaunā gada iestāšanās. Termiņu sāk skaitīt no dienas, kad ir uzsākta protesta akcija.”
[oriģ. 13. lpp.]

Prejudiciālā nolēmuma nepieciešamība

36. Regulā Nr. 261/2004 nav jēdziena “ārkārtēji apstākļi” definīcijas. Tomēr regulas 14. apsvērumā ir teikts, ka 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. ES Tiesa ir nospriedusi, ka 14. apsvērumā ietvertais uzskaitījums ir piemērs un tas nenozīmē ārkārtēju apstākļu automatisku esamību attiecīgajās situācijās (*Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, 22. punkts).
37. ES Tiesa virknē spriedumu ir interpretējusi jēdziena “ārkārtēji apstākļi” saturu, kas ir ietverts Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punktā (skat. *Sturgeon* u.c., C-402/07 un C-432/07, EU:C:2009:716, *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, *Eglītis un Ratnieks*, C-294/10, EU:C:2011:303, *van der Lans*, C-257/14, EU:C:2015:618, *Pešková* un *Peška*, C-315/15, EU:C:2017:342, *Finnair*, C-22/11, EU:C:2012:604, un *Krüsemann* u.c., C-195/17, EU:C:2018:258). Šajā ziņā ES Tiesa ir nospriedusi, ka jēdziens “ārkārtēji apstākļi” ir jāinterpretē tādējādi, ka tas ietver faktus, kuri to rakstura vai izcelsmes dēļ nav raksturīgi attiecīgās gaisa pārvadātāja ierastai darbībai un pār kuriem tai nav faktiskas kontroles (*Pešková* un *Peška*, C-315/15, EU:C:2017:342, 22. punkts).
38. Galvenais jautājums šajā lietā ir par to, kā ir interpretēt jēdzienu “ārkārtas apstākļi” regulas 5. panta p) punkta 3. apakšpunkta izpratnē, ja runa ir par streiku, kuru arodbiedrības ir likumīgi pieteikušas un uzsākušas. ES Tiesa nav līdz šim nav vērtējusi šādu jautājumu. Lietas dalībnieki ir vienisprātis, ka SAS ir pienākums maksāt kompensāciju, ja pilotu streiks nav ārkārtējs apstāklis. Ja savukārt pilotu streiks ir ārkārtējs apstāklis, tad lietas dalībnieku starpā nav strīda par to, ka SAS nav pienākuma izmaksāt kompensāciju. Tādējādi pamatlietā esošie strīdīgie jautājumi attiecas uz Kopienu tiesību normu interpretāciju un interpretācija ir nepieciešama strīda atrisināšanai. [oriģ. 14. lpp.]

Tingsrätten skatījumā esošā judikatūra šajā lietā nav piemērojama. Turklāt sabiedrības interesēs ir Savienības tiesību normas šajos jautājumos interpretēt vienveidīgi.

[..]

DARBBA VERSIJA