

Anonimizētā versija

Tulkojums

C-613/20 – 1

Lieta C-613/20

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu

Iesniegšanas datums:

2020. gada 18. novembris

Iesniedzējtiesa:

Landesgericht Salzburg (Austrija)

Datums, kurā pieņemts iesniedzējtiesas nolēmums:

2020. gada 10. novembris

Prasītājs:

CS

Atbildētāja:

Eurowings GmbH

LĒMUMS

Landesgericht Salzburg [Zalcburgas apgabaltiesa] kā apelācijas instances tiesa [...] prasītāja CS, [...] [...] lietā pret atbildētāju *Eurowings GmbH*, [...] Diseldorfā, [...] par 250,00 EUR kopā ar procentiem attiecībā uz prasītāja pārsūdzību par *Bezirksgericht Salzburg* [Zalcburgas pirmās instances tiesas] 2020. gada 3. jūlija spriedumu [...] nolēma:

I. Pamatojoties uz Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 267. [pantu], uzdot Eiropas Savienības Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:

1) *Vai gaisa pārvadātāja darbinieku streiks, uz kuru aicinājusi arodbiedrība, lai panāktu, ka tiek izpildītas prasības attiecībā uz darba samaksu un/vai sociālajiem pabalstiem, ir uzskatāms par “ārkārtēju apstākli” Regulas (EK) Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē?*

2) *Vai tas tā ir vismaz tad,*

a) ja ar aicinājumu streikot, kas vērsts pret koncerna mātesabiedrību ("Lufthansa AG"), meitasuzņēmuma darbinieki solidarizējas, lai atbalstītu koncerna mātesabiedrības salona apkalpes personāla prasības, kuru virzību nodrošina arodbiedrība, un

b) it īpaši tad, ja pēc arodbiedrības vienošanās ar mātesabiedrību streiks meitasuzņēmumā "kļūst patstāvīgs": arodbiedrība bez konstatējama iemesla to turpina un pat paplašina, savukārt meitasuzņēmuma salona apkalpes personāls seko tās aicinājumam?

3) Vai, lai apkalpojošais gaisa pārvadātājs varētu pierādīt ārkārtēja apstākļa esamību, pietiek ar apgalvojumu, ka, lai gan [oriģ. 2. lpp.] koncerna mātesabiedrība ir izpildījusi prasības, arodbiedrība bez pamatota iemesla uztur spēkā aicinājumu streikot un galu galā pat pagarina streika norises laiku, un kuram ir pierādīšanas pienākums, ja trūkst detalizēta šīs situācijas faktisko apstākļu izklāsta?

4) Vai 2019. gada 18. oktobrī paziņots streiks, kura norise atbildētājas meitasuzņēmumā bija plānota 2019. gada 20. oktobrī no plkst. 5.00 līdz plkst. 11.00, bet kas galu galā vēl 2019. gada 20. oktobrī plkst. 5.30 spontāni tika pagarināts līdz plkst. 24.00, ir uzskatāms par faktiski vairs nekontrolējamu apstākli?

5) Vai kompensējoši pasākumi, kas ietver alternatīva lidojumu grafika sagatavošanu un salona apkalpes personāla nepietiekamības dēļ nenotikušu lidojumu aizstāšanu, izmantojot apakšcārtera reisu, īpašu uzmanību pievēršot galamērķiem ūdenskrātuvju apvidos, kā arī Vācijas iekšzemes lidojumu un Eiropas mēroga lidojumu nošķiršana ir uzskatāmi par pasākumiem, kas konkrētajā situācijā ir samērīgi, ja turklāt ņem vērā, ka šajā dienā nācās atcelt tikai 158 lidojumus no kopumā paredzētajiem 712 lidojumiem?

6) Kādas prasības ir jāizvirza attiecībā uz apkalpojošā gaisa pārvadātāja pienākumu pierādīt, ka tika veikti visi tehniskā un saimnieciskā ziņā iespējamie, saprātīgie pasākumi?

II. Tiesvedība par prasītājas apelācijas sūdzību tiek apturēta līdz Eiropas Savienības Tiesas prejudiciālā nolēmuma saņemšanai.

PAMATOJUMS

1. Faktiskie apstākļi

Prasītājs bija rezervēta vieta atbildētājas 2019. gada 20. oktobrī plānotajā lidojumā (lidojuma numurs EW 8143) no Zolzburgas uz Berlīni (Tēgeli). Izlidošana no Zolzburgas bija plānota plkst. 21.05. Ielidošana Berlīnē bija paredzēta plkst. 22.15. Lidojuma attālums starp abiem mērķiem ir mazāks par 1500 km. Prasītājs šo lidojumu nevarēja izmantot, jo atbildētājas salona apkalpes personāla streika dēļ (kas netiek apstrīdēts) to nācās atcelt.

Streiku organizēja arodbiedrība “UFO” (“Unabhängige Flugbegleiterorganisation e. V.”). Streiku izraisīja sarunas par darba koplīgumu (par darba samaksu) ar koncerna, kurā ietilpst atbildētāja, mātesabiedrību (*Lufthansa AG*). **[oriģ. 3. lpp.]** Lai stimulētu sarunas un palielinātu spiedienu uz koncerna mātesabiedrību, 2019. gada 18. oktobrī streiks tika paplašināts, iesaistot arī meitasuzņēmumu (*Sunexpress Deutschland, Lufthansa CityLine, Germanwings* un *Eurowings*) darbiniekus. Atbildētājas gadījumā tas 2019. gada 20. oktobrī ietekmēja 712 lidojumus. Streiks, kas sākotnēji bija paredzēts tikai priekšpusdienā (no plkst. 5.00 līdz plkst. 11.00), tajā pašā dienā spontāni, bez iepriekšēja brīdinājuma tika pagarināts līdz pusnaktij. Norises laika pagarināšanai bija tādas sekas, ka nebija iespējams ievērot šai dienai sagatavoto lidojumu grafiku. Lidojumu grafika pārstrukturēšanas dēļ atbildētājai bija spiesta atcelt 158 lidojumus, tostarp prasītāja rezervēto lidojumu.

2. Lietas dalībnieku prasījumi un argumenti

Prasītājs, pamatojoties uz Regulas (EK) Nr. 261/2004 7. panta 1. punkta b) apakšpunktu, lūdz samaksāt viņam kompensāciju 250,00 EUR apmērā, jo lidojuma atcelšanu esot izraisījis salona apkalpes personāla streiks, par ko esot atbildīga atbildētāja. Šis streiks neesot ārkārtējs apstāklis Pasažieru tiesību regulas (saīsināts nosaukums) 5. panta 3. punkta izpratnē, un drīzāk par to esot atbildīga atbildētāja. Streiks esot noticis arī pašas atbildētājas veikto pārstrukturēšanas pasākumu dēļ, turklāt ar attiecīgām sarunām un vienošanos to būtu bijis iespējams novērst jau agrīnā stadijā. Strīdi par darba koplīgumu (par darba samaksu) esot raksturīga gaisa pārvadātāja parastajai darbībai. Pēc tam panāktā vienošanās liecinot, ka atbildētājai būtu bijis iespējams atrisināt šo strīdu un ka tātad streiki esot notikuši uzņēmuma iekšējo lēmumu dēļ. Streiks esot noticis atbildētājas parastās darbības ietvaros un arī neesot bijis ārpus tās ietekmes jomas.

Savukārt atbildētāja prasījumu apstrīd un apgalvo, ka lidojuma atcelšanu ir izraisījuši ārkārtēji apstākļi. Streiks 2019. gada 14. oktobrī esot bijis izsludināts tikai attiecībā uz *Lufthansa AG*, savukārt 2019. gada 18. oktobrī tas esot ticis paplašināts, to attiecinot arī uz tās meitasuzņēmumiem, tostarp atbildētāju. Vispirms esot ticis izsludināts, ka streiks notiks laikā no plkst. 5.00 līdz plkst. 11.00, un tikai 2019. gada 20. oktobrī arodbiedrība spontāni, bez iepriekšēja brīdinājuma esot pagarinājusi tā norises laiku līdz pusnaktij. Tas atbildētājai esot ticis paziņots tās pašas dienas plkst. 5.30, kā rezultātā sākotnējam laikposmam sagatavotais ārkārtas rīcības plāns esot kļuvis nederīgs. Strīdīgā lidojuma dienā atbildētāja, izmantojot apakščārtera reisus, neesot varējusi veikt tikai 158 lidojumus no kopumā ietekmētajiem 712 lidojumiem un esot veikusi visus pieejamos pasākumus, turklāt aizvietojošo lidojumu grafiks esot ticis sastādīts tādējādi, lai radītais kaitējums visiem pasažieriem būtu pēc iespējas mazs. *Lufthansa AG* **[oriģ. 4. lpp.]** 2019. gada 18. oktobrī esot piekāpusies un paziņojusi par darba samaksas palielināšanu par 2 %. Pie *Lufthansa* paredzētie brīdinājuma streiki esot tikuši atcelti, savukārt streiks pie atbildētājas esot ticis uzturēts spēkā, lai gan tam neesot bijis pamata. Tātad streiks neesot ietilpis gaisa pārvadātāja parastajā darbībā, un atbildētāja arī neesot varējusi to kontrolēt, vēl jo vairāk tādēļ,

ka streika paplašināšana un tā norises laika pagarināšana esot uzskatāma par atbildētājam nenovēršamu ārkārtēju apstākli.

3. Līdzšinējā tiesvedība

Pirmās instances tiesa prasību ir noraidījusi. No juridiskā viedokļa, ņemot vērā jau izklāstītos faktiskos apstākļus, tā ir paudusi uzskatu, ka lidojuma atcelšanu izraisījušais streiks ir ārkārtējs apstāklis Pasažieru tiesību regulas 5. panta 3. punkta izpratnē, kuru atbildētāja neesot varējusi kontrolēt. Neraugoties uz *Lufthansa AG* kā koncerna mātessabiedrības piekāpšanos, streiks esot ne tikai uzturēts spēkā, bet arī paplašināts. Atbildētāja, būdama *Lufthansa AG* meitasuzņēmums, arī nevarētu panākt mātessabiedrībai saistošu vienošanos. Neraugoties uz streika paplašināšanu bez iepriekšēja brīdinājuma, atbildētāja vēl esot sagatavojusi ārkārtas rīcības plānu. Atbildētāja neesot varējusi ietekmēt streika norises laika pagarināšanu tikai īsu brīdi pēc streika sākuma. Streiks šajā dienā esot ietekmējis 712 lidojumus, turklāt atbildētāja esot atcēlusi tikai 158 lidojumus, no kuru atcelšanas neesot bijis iespējams izvairīties.

Prasītājs šo spriedumu ir pāsūdžējis un apgalvo par pirmās instances tiesas kļūdainu juridisko vērtējumu. Ar savu apelācijas sūdzību prasītājs vēlas panākt savas prasības apmierināšanu pilnā apmērā.

[..]

Tagad *Landesgericht Salzburg* kā apelācijas instances tiesai ir jālemj par šo apelācijas sūdzību. [..]

Turklāt *Landesgericht Salzburg* kā apelācijas instances tiesa izskata vēl 4 lietas, kurās prasītāji, balstoties uz identiskiem faktiskajiem apstākļiem, prasa kompensācijas samaksu. Tomēr minētajās lietās pirmajā instancē prasība tika apmierināta. *Eurowings GmbH*, kas ir atbildētāja arī minētajās lietās, attiecīgajās pārsūdzībās papildus prasījumam par grozīšanu prasības noraidīšanas izteiksmē pakārtoti lūdza arī uzdot Eiropas Savienības Tiesai divus prejudiciālus jautājumus par streiku kā ārkārtēju apstākli. [oriģ. 5. lpp.]

Juridiskais vērtējums

4. Tiesiskais pamats

Saskaņā ar Pasažieru tiesību regulas 5. panta 3. punktu apkalpojošajam gaisa pārvadātājam 7. pantā paredzētā kompensācija nav jāmaksā, ja tas var pierādīt, ka lidojuma atcelšanu ir izraisījuši ārkārtēji apstākļi, no kuriem nevarētu izvairīties pat tad, ja tiktu veikti visi iespējamie pasākumi.

Pasažieru tiesību regulas 14. apsvērumā ir teikts, ka 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 streiku dēļ, kas ietekmē apkalpojošā gaisa pārvadātāja darbību.

5. Prejudiciālie jautājumi

[Spriedumā] C-195/17 Eiropas Savienības Tiesa ir precizējusi, ka par ārkārtējiem apstākļiem Pasažieru tiesību regulas 5. panta 3. punkta izpratnē ir uzskatāmi notikumi, kas savas būtības vai cēloņa dēļ nav tipiski attiecīgā gaisa pārvadātāja parastajai darbībai un ir ārpus tā faktiskās kontroles. Nav tā, ka Regulas 14. apsvērumā minētie apstākļi noteikti un automātiski būtu iemesls atbrīvojumam no pienākuma maksāt kompensāciju. Katrā konkrētajā gadījumā atsevišķi ir jāizvērtē, vai ir izpildīti kumulatīvie nosacījumi, proti, ka notikumi to būtības vai cēloņa dēļ nav tipiski attiecīgā gaisa pārvadātāja parastajai darbībai un ka tie ir ārpus tā faktiskās kontroles. Ņemot vērā regulas mērķi nodrošināt pasažieru augsta līmeņa aizsardzību, ārkārtēju apstākļu jēdziens ir jāinterpretē šauri. Izvērtējot streiku neatkarīgi no attiecīgās dalībvalsts darba un koplīgumu tiesību normām, nav jāņem vērā, vai piemērojamo valsts tiesību normu izpratnē šis streiks ir likumīgs. Pārstrukturēšana un reorganizācija ir parasti uzņēmumu pārvaldības pasākumi. Minētajā spriedumā ir teikts, ka neorganizētais streiks, kuru rīkoja attiecīgā gaisa pārvadātāja personāls un kuru izraisīja šā uzņēmuma pēkšņais paziņojums par tā pārstrukturēšanas plāniem, ir tāda riska izpausme, kas ir tipisks attiecīgā gaisa pārvadātāja parastajai darbībai. **[oriģ. 6. lpp.]**

Eiropas Savienības Tiesa uz prejudiciālo jautājumu atbildēja, ka Regulas (EK) Nr. 261/2004 5. panta 3. punkts kopsakarā ar tās 14. apsvērumu ir jāinterpretē tādējādi, ka salona apkalpes personāla ievērojamas daļas spontāna prombūtne (“neorganizēts streiks”) – uz kuru attiecas pamatlietas – neietilpst jēdzienā “ārkārtēji apstākļi” šīs tiesību normas izpratnē, ja tās cēlonis ir apkalpojošā gaisa pārvadātāja pēkšņs paziņojums par pārstrukturēšanas plāniem un ja tā seko aicinājumam, ko pāduši nevis uzņēmuma darbinieku pārstāvji, bet gan paši darbinieki, spontāni dodoties slimības atvaļinājumā.

Tomēr Eiropas Savienības Tiesa vēl nav izskatījusi situāciju, kurā liela ietekme ir koncerta mērogā pastāvošiem apstākļiem. Līdz ar to rodas jautājums, vai un cik ilgi attiecīgā gaisa pārvadātāja parastajā darbībā ietilpst tas, ka meitasuzņēmuma darbinieki solidarizējas ar arodbiedrības aicinājumu streikot pret koncerta mātesabiedrību, lai atbalstītu koncerta mātesabiedrības salona apkalpes personāla prasības attiecībā uz darba samaksu, kuras tālāk virzījusi arodbiedrība. Šis jautājums īpaši aktuāls ir gadījumā, kad pēc arodbiedrības vienošanās ar koncerta mātesabiedrību streiks meitasuzņēmumā “kļūst patstāvīgs”: arodbiedrība “UFO” bez konstatējama iemesla streiku turpina un pat paplašina, un tās aicinājumam seko salona apkalpes personāls.

No Tiesas sprieduma C-315/15 27. un 28. punkta izriet, ka par “ārkārtējiem apstākļiem” ir uzskatāmi notikumi, kas savas būtības vai cēloņa dēļ neietilpst attiecīgā gaisa pārvadātāja parastajā darbībā un ir ārpus tā faktiskās kontroles, turklāt minētajiem nosacījumiem ir jābūt izpildītiem kumulatīvi. No atbildēm uz

prejudiciālajiem jautājumiem, skatot tās kopumā, apelācijas instances tiesa secina, ka tas, vai notikums ir faktiski kontrolējams, ir nozīmīgi ne tikai tam, vai no sekām iespējams izvairīties, veicot samērīgus pasākumus, bet arī tam, lai konstatētu, vai konkrēti notikumi vēl ietilpst attiecīgā gaisa pārvadātāja parastajā darbībā.

Saskaņā ar Tiesas sprieduma C-315/15 27. un 28. punktu jautājums par pierādīšanas pienākumu, šķiet, ir atrisināts tādējādi, ka apkalpojošajam gaisa pārvadātājam ir jāpierāda, ka ir pastāvējuši ārkārtēji apstākļi, kā arī tas, ka no šiem ārkārtējiem apstākļiem nekādi nevarēja izvairīties – pat ar pasākumiem, kas šajā situācijā būtu samērīgi. Turklāt pasākumiem ir jābūt tādiem, ka attiecīgo ārkārtējo apstākļu rašanās brīdī attiecīgais gaisa pārvadātājs tos ir spējīgs veikt, it īpaši tehniskā un saimnieciskā ziņā. Tomēr līdz šim vēl nav precizēts papildu jautājums, vai izklāstītā **[orig. 7. lpp.]** pierādīšanas un argumentēšanas pienākuma izpratnē pietiek ar atbildētājas apgalvojumu, ka – neraugoties uz koncerna mātesabiedrības izpildītājam prasībām – arodbiedrība savu aicinājumu streikot uzturēja spēkā un galu galā pat paplašināja. Šajā saistībā, šķiet, ir lietderīgi minēt, ka prasītājs pārmet atbildētājai, ka tā nav izteikusies par streika saturu un atbildētājas darbinieku prasībām.

Iesniedzējtiesa uzskata, ka argumentēšanas un pierādīšanas pienākumam, kas jāizpilda atbildētāja statusā esošajam gaisa pārvadātājam, šajā ziņā nedrīkst izvirzīt pārāk stingras prasības. Tas arī nevar būt tik apjomīgs, ka būtu jāizslēdz visi iedomājami iemesli streika turpināšanai no arodbiedrības un streikot aicināto darbinieku puses, kuri abstrakti attiecināmi uz gaisa pārvadātāju. Ja streika cēlonis ir gausas sarunas par darba koplīgumu (par darba samaksu), tomēr tiek panākta vienošanās, tad uzskatāms, ka streiks ir turpināts un paplašināts nepamatoti, ja tiesvedībā netiek norādīts neviens iemesls, kas būtu attiecināms uz atbildētāju.

Saistībā ar konstatēto streika pārvaldību, ko veica koncerna mātesabiedrība un atbildētāja kā tās meitasuzņēmums, ir uzskatāms, ka tad, ja vienā dienā nenotiek 712 lidojumi, neizbēgami vairs nav iespējams apkalpot visus maršrutus un ir nepieciešams noteikt prioritātes. Tādēļ šķiet, ka šādas grafika pārstrukturēšanas gadījumā principā ir pieļaujami noteikt tādas prioritātes, kādas izvirzījusi atbildētāja, argumentējot ar vismazāko kaitējumu visiem pasažieriem. Prasītājs šo pieeju gan apstrīdēja, tomēr bez pienācīgas argumentācijas, turklāt, pateicoties veiktajai lidojumu grafika pārstrukturēšanai, galu galā nācās atcelt tikai 158 lidojumus.

[..]