

Anonimizētā versija

Tulkojums

C-516/20 – 1

Lieta C-516/20

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu

Iesniegšanas datums:

2020. gada 14. oktobris

Iesniedzējtiesa:

Landgericht Köln (Vācija)

Datums, kurā pieņemts iesniedzējtiesas nolēmums:

2020. gada 9. septembris

Prasītāji:

JT

NQ

Atbildētāja:

Ryanair DCA

[..]

Landgericht Köln [Kēlnes apgabaltiesa]

Lēmums

lietā

JT un NQ pret *Ryanair DCA*

11. Zivilkammer des Landgerichts Köln [Kēlnes apgabaltiesas 11. civillietu palāta]

2020. gada 9. septembrī

[..]

nolēma:

1. apturēt tiesvedību.
2. Atbilstoši LESD 267. pantam Eiropas Savienības Tiesai tiek uzdots šāds jautājums par Savienības tiesību interpretāciju prejudiciālā nolēmuma sniegšanai:

Vai gaisa pārvadātāja darbinieku streiks pēc arodbiedrības aicinājuma ir ārkārtējs apstāklis Regulas (EK) Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē?

Pamatojums

I.

1. Prasītāji lūdz atbildētājam izmaksāt kompensāciju 400 EUR apmērā katram saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 261/2004 (2004. gada 11. februāris), ar ko paredz kopīgus noteikumus par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un **[oriģ. 2. lpp.]** lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos un ar ko atceļ Regulu (EEK) Nr. 295/91 (turpmāk tekstā – “Regula (EK) Nr. 261/2004”), un procentus.

Minētā pamatā ir turpinājumā norādītie fakti.

Prasītājiem 2018. gada 25. jūlijā ar rezervācijas numuru SZHH9D bija rezervēts lidojums FR1035 no Ķelnes/Bonnas (CGN) uz Tenerifi (TFS), kuru bija jāapkalpo atbildētājam. Lidojumam FR1035 bija pēc plāna jāsākas plkst. 12.40 un jābeidzas plkst. 16.25 galamērķī (informācija attiecīgi pēc vietējā laika). Lidojums FR1035 tika atcelts. Atbildētāja nepiedāvāja aizstājošu pārvadājumu, ar kuru prasītāji savu ceļojuma mērķi būtu varējuši sasniegt ar mazāk nekā trīs stundu kavēšanos.

Attālums starp Ķelni/Bonnu un Tenerifi ir no 1501 km līdz 3500 km.

Prasītāji vērsās pie saviem pārstāvjiem, lai īstenotu savas tiesības. Viņi aicināja atbildētāju ar 2019. gada 7. marta vēstuli, nosakot kā termiņu 2019. gada 14. martu, izmaksāt kompensāciju attiecīgi 400 EUR apmērā, kopā 800 EUR, taču ko tā noraidīja, atsaucoties uz ārkārtējiem apstākļiem, pamatojoties uz kuriem tā esot atbrīvota no pienākuma izmaksāt kompensāciju.

2018. gada 25. jūlija lidojuma FR1035 atcelšanas iemesls bija arodbiedrības organizēts Portugāles, Spānijas, Itālijas un Beļģijas izcelsmes salona apkalpes locekļu streiks. Tas ilga no 2018. gada 25. jūnija plkst. 0.00 līdz 2018. gada 26. jūlija plkst. 24.00, un tā sekas bija tādas, ka atbildētājas rīcībā nebija salona apkalpes locekļi lidojuma veikšanai. Streikā piedalījās arī strīda pamatā esošajam lidojumam paredzētie salona apkalpes locekļi no Itālijas. Iepriekš minētajā periodā streikvoja atbildētājas apkalpes 455 lidojumos. Atbildētāja izmantoja apkalpes no citām valstīm, lai novērstu streika sekas, taču tās rīcībā nebija pietiekams skaits salona apkalpes locekļu, lai kompensētu darbinieku trūkumu streika dēļ.

Atbildētāja šajā ziņā tostarp atsaucās uz 2018. gada 26. jūlija rakstu avīzē, kurā pamats strīdam tiek izklāstīts šādi: “*Stjuarti pieprasa labākus darba nosacījumus, tostarp vairāk naudas. Ryanair draud ar darba vietu samazināšanu.*”

2. *Amtsgericht* [Pirmās instances tiesa] prasību noraidīja. Tā – atbilstoši atbildētājas iebildumam – pārstāvēja viedokli, ka atcelšana balstās uz ārkārtējiem **[oriģ. 3. lpp.]** apstākļiem Regulas (EK) Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē. [..]

3. Par *Amtsgericht* spriedumu prasītāji iesniedza apelācijas sūdzību. Viņi turpina uzturēt spēkā prasību un norāda, ka, ņemot vērā Tiesas 2018. gada 17. aprīļa spriedumu lietā C-195/17 (“TUIFly”, EU:C:2018:258), pretēji *Amtsgericht* viedoklim arī arodbiedrības iniciēts darbinieku streiks var būt raksturīgs gaisa pārvadātāja parastai darbībai un tāpēc nevar konstatēt ārkārtēju apstākli Regulas (EK) Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē. Prasītāji arī uzskata, ka atbildētājai bija jāizklāsta streika iemesli un pasākumi tā novēršanai; viedokļu atšķirības starp uzņēmuma vadību un tā darbiniekiem neesot neparasta parādība un neietekmējot uzņēmuma darbību no ārpuses. Minētais attiecoties arī uz diskusijām par koplīgumu.

Atbildētāja lūdz noraidīt apelācijas sūdzību.

II.

Lai pieņemtu lēmumu par apelācijas sūdzību, ir jāsaņem Eiropas Savienības Tiesas prejudiciāls nolēmums atbildes uz prejudiciālo jautājumu formā.

1. Jautājumam ir nozīme lēmuma pieņemšanā.

Ja šajā situācijā ir jāuzskata, ka ārkārtēji apstākļi Regulas (EK) Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē atbrīvo no atbildības saistībā ar strīda pamatā esošo lidojumu, apelācijas sūdzība nav pamatota, jo prasītājiem nav tiesību uz kompensāciju. Turpretim, ja streiks nebūtu jāuzskata par ārkārtēju apstākli, apelācijas sūdzība tiktu apmierināta.

2. Tas, vai arodbiedrības organizēts streiks ir ārkārtējs apstāklis Regulas (EK) Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē, ir jautājums par šīs tiesību normas, šajā gadījumā – nosacījuma “ārkārtējs apstāklis”, interpretāciju, kas šaubu gadījumā ietilpst Tiesas kompetencē.

3. Saskaņā ar līdzšinējo palātas pārstāvēto viedokli šajā gadījumā lidojuma atcelšana balstās uz ārkārtēju apstākli Regulas (EK) Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē. **[oriģ. 4. lpp.]**

a) *Bundesgerichtshof* [Federālā augstākā tiesa] ar 2012. gada 21. augusta spriedumu [..] ir nospriedusi, ka atbrīvojums no atbildības saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 261/2004 5. panta 3. punktu ir jāpiemēro, ja gaisa pārvadātāja darbinieki

pēc arodbiedrības aicinājuma uzsāk streiku. *Bundesgerichtshof* bija jālemj par pilotu apvienības *Cockpit* ierosinājumu streikot, un tā šajā ziņā (tostarp) izklāstīja.

“[..]

2. Pretēji apelācijas tiesas viedoklim tāds arodbiedrības aicinājums streikot, kas izdarīts, veicot sarunas par koplīgumu, kā paziņotais atbildētājas pilotu, kas ir *Vereinigung Cockpit* biedri, streiks, uz kuru pamatojas atcelšana atbilstoši neapstrīdētajiem apelācijas tiesas konstatējumiem, pamato ārkārtējus apstākļus Regulas (EK) Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē.

[..]

f) Tiesas saistībā ar tehniskajiem defektiem izstrādātie kritēriji ir jāpiemēro arī tad, ja par ārkārtējo apstākļu iemeslu var uzskatīt tādas situācijas kā, piemēram, 14. apsvērumā – piemēru veidā (Tiesa, *Wallentin-Hermann/Alitalia* (EU:C:2008:771), 22. punkts) – minētā politiskā nestabilitāte, meteoroloģiskie apstākļi, kas nav piemēroti attiecīgā lidojuma veikšanai, drošības riski un streiks, kas ietekmē apkalpojošā gaisa pārvadātāja darbību. Arī šajā ziņā noteicoša nozīme ir tam, vai atcelšana ir notikusi neparastu gaisa pārvadātāja parastai uzņēmējdarbībai neraksturīgu un ārpus tā kontroles esošu apstākļu dēļ.

Ja – kā šajā gadījumā – runa ir par streiku, šajā ziņā – katrā ziņā principā – nav nozīmes tam, vai gaisa pārvadātāja darbību ierobežo trešo pušu sarunas par koplīgumu, piemēram, lidostas apsaimniekotāja vai cita uzņēmuma, kurš veic uzņēmumam būtiskus uzdevumus, piemēram, drošības kontroli, darbinieku streiks vai tas, ka tādi apkalpojošā gaisa pārvadātāja darbinieki kā uz zemes vai gaisā strādājošais personāls uzsāk streiku. Nedz no regulas 5. panta 3. punkta, nedz no 14. apsvēruma vai iepriekš izklāstītās tiesību normas jēgas un mērķa neizriet norādes uz šādu nošķiršanu.

Arī uzņēmuma darbinieku streiku parasti organizē arodbiedrība, kas no pretējā frontē esošajiem koplīguma dalībniekiem, kuri var būt darbinieku darba devējs, taču arī darba devēju organizācija, vēlas panākt labākus darba nosacījumus vai lielāku darba samaksu. Šī mērķa nolūkā tā savus biedrus aicina piedalīties darba cīņā. Šāda darba cīņa ir Savienības tiesībās aizsargātās biedrošanās brīvības (Eiropas Savienības Pamattiesību hartas (OV C 364, 1. un nākamās lpp., 2000. gada 18. decembris [..]) 12. panta 1. punkts un 28. pants) līdzeklis un aptur, katrā ziņā tiktāl, ciktāl tas ir nepieciešams darba cīņas nodrošināšanai, parasti no darba līguma izrietošo tiesību un pienākumu īstenošanu. Aicinājums streikot – arī ja tas nozīmē darbinieku streiku – iedarbojas uz gaisa pārvadātāju “no ārpuses” [oriģ. 5. lpp.] un nav raksturīgs tā parastai darbībai. Tas tāpēc, ka tā kā sarunu par jaunu vai citu koplīgumu cīņas līdzekļa mērķis tieši ir ierobežot “darbības parastu veikšanu” un, ja iespējams, to pilnīgi apturēt. Atbilstoši tam minētais parasti arī ietekmē ne tikai vienu vai atsevišķus lidojumus, bet gan parasti visu gaisa pārvadātāja kopējās darbību vai vismaz būtisku tās daļu. Regulas mērķim aizsargāt pasažierus – arī ar kompensāciju izmaksas pienākumu – no “nopietniem

sarežģījumiem” (Tiesa, *IATA un ELFAA* (EU:C:2006:10), 69. punkts; *Wallentin-Hermann/Alitalia*, 18. punkts) – parasti – novēršamas lidojumu atcelšanas dēļ šāda streika gadījumā ir tikpat maza nozīme, kā gadījumos, kad ārējas darba cīņas vai cita notikuma sekas ir tādas, ka parastā gaisa pārvadātāja uzņēmējdarbība pilnībā vai būtiskā daļā tiek pārtraukta. Turklāt [...] abas situācijas nav skaidri nošķiramas.

g) Senāts iepriekš izklāstīto regulas interpretāciju var izmantot turpinājumā veicamajā pārbaudē pēc būtības, pirms tam nesaņemot Eiropas Savienības Tiesas prejudiciālu nolēmumu. Tas tāpēc, ka izklāstītā tiesību normas izpratne, kā norādīts, izriet no regulas formulējuma un mērķa un atbilst jau pasludinātajā Tiesas judikatūrā veiktajai regulas 5. panta 3. punkta interpretācijai. Apsvērumi, uz kuriem Tiesa ir balstījusi tiesību normas interpretāciju iepriekš minētajos nolēmumos, ir piemērojami arī šajā gadījumā. Senātam, pamatojoties uz šo judikatūru, nav šaubu par to, ka Tiesa saistībā ar ārkārtējiem apstākļiem, kas rodas streika dēļ, neizdara secinājumu, kas atšķiras no tā, kas tiek izdarīts saistībā ar pārējiem regulas 14. apsvērumā piemēru veidā uzskaitītajiem gadījumiem.

Minētajam nav pretrunā tas, ka apelācijas tiesa, piekrītot dažiem viedokļiem doktrīnā, [...] ir izdarījusi atšķirīgu secinājumu. Tas tāpēc, ka minēto, ciktāl tas tiek argumentēts sīkāk, pamato, pirmkārt, Monreālas konvencijas 19. pants un, otrkārt, pieņēmums, ka domstarpības par koplīgumu ar saviem darbiniekiem ir viens no vispārējiem gaisa pārvadātāja darbības riskiem. Tomēr abiem aspektiem nav izšķirošas nozīmes nedz saskaņā ar regulas formulējumu, nedz saskaņā ar Eiropas Savienības Tiesas judikatūru.

3. Šajā gadījumā *Vereinigung Cockpit* paziņojums par streiku, kā senāts pats var secināt, pamatojoties uz apelācijas tiesas konstatējumiem, bija piemērots, lai radītu ārkārtējus apstākļus regulas 5. panta 3. punkta izpratnē.

a) Šajā gadījumā atbildētājam bija jāreķinās ar to, ka lielākā daļa pie tās strādājošo pilotu atsauksies aicinājumam streikot. Tātad runa nebija par, piemēram, slimības izraisīta ierobežota darbinieku skaita trūkuma kompensēšanu, bet gan par reaģēšanu uz iespējamu vismaz būtiskas **[oriģ. 6. lpp.]** pilotu personāla daļas trūkumu. Atbildētājam bija jāpieņem, ka tās rīcībā streika dēļ nebūs pietiekams pilotu skaits visa lidojumu plāna izpildei un ka tādēļ nevarēs tikt veikts vai veikts tā, kā tas bija plānots, ievērojams skaits tās plānoto lidojumu; tāpēc tai bija iemesls reaģēt jau uz streika pieteikumu un reorganizēt lidojumu plānu tā, lai, pirmkārt, pasažieriem ar streiku radītās neērtības būtu pēc iespējas mazākas, ņemot vērā konkrētos apstākļus, un, otrkārt, lai tai būtu iespējams pēc streika noslēgšanās pēc iespējas ātrāk atsākt normālu darbību. Šāda situācija nevar būt raksturīga parastai gaisa pārvadātāja darbībai.

b) Atbildētājas atsauksšanās uz ārkārtējiem apstākļiem nav izslēgta tāpēc, ka atbildētāja situāciju varēja kontrolēt.

Parasti nevar pieņemt, ka situācija, veicot sarunas par koplīgumu, var tikt kontrolēta tādejādi, ka tiek izslēgta ārkārtēju apstākļu pastāvēšana. Lēmumu streikot darba ņēmēju puse pieņem, īstenojot darba ņēmēju brīvību iesaistīties sarunās par koplīgumiem un tāpēc ārpus apkalpojošā gaisa pārvadātāja darbības. No minētā izriet, ka gaisa pārvadātājs parasti arī savu darbinieku gadījumā nevar juridiski būtiski ietekmēt to, vai streiks notiek vai nenotiek. Šajā ziņā nelīdz arguments, ka apkalpojošais gaisa pārvadātājs uzņēmuma iekšēja streika gadījumā var izpildīt prasības un tādejādi novērst streiku. Šādi no gaisa pārvadātāja tiktu pieprasīts atteikties no savas Savienības tiesībās aizsargātās biedrošanās brīvības un darba cīņā jau sākotnēji uzņemties zaudētāja lomu. To nevarētu nedz sagaidīt no gaisa pārvadātāja, nedz tas būtu pasažieru ilgtermiņa interesēs.”

b) Palāta savā līdzšinējā judikatūrā ir piekritusi *Bundesgerichtshof* viedoklim un uzskata to joprojām par pareizu attiecībā uz šo situāciju, kad arodbiedrība aicina streikot.

Citu vērtējumu palātas ieskatā neliek izdarīt arī Tiesas 2018. gada 17. aprīļa spriedums lietā C-195/17 (“TUIFly”). Šis spriedums bija par īpašo “neorganizēta streika” situāciju, kuras cēlonis bija gaisa pārvadātāja pēkšņais paziņojums par pārstrukturēšanas plāniem, uz kuru gaisa pārvadātāja darbinieki reaģēja uzreiz un pēc pašu iniciatīvas. To nevar salīdzināt ar šo situāciju, kad arodbiedrības biedri sekoja arodbiedrības organizētam aicinājumam streikot.

No Tiesas sprieduma lietā C-195/17 nevar arī, piemēram, secināt, ka likumīgs uzņēmuma darbinieku streiks nevar būt ārkārtējs apstāklis. It īpaši no sprieduma 46. [oriģ. 7. lpp.] un 47. punkta var tikai secināt, ka, lai atzītu streiku par ārkārtēju apstākli, nav nozīmes tam, vai streiks saskaņā ar valsts tiesībām ir vai nav likumīgs. Taču no minētā neizriet, ka *per se* uz konkrētām streika formām nav jāattiecinā atbrīvojums no atbildības vai ka ar arodbiedrības aicinājumu streikot legalizētā lidsabiedrības darbinieku darba pārtraukšana principā – jo arodbiedrības iniciatīvas dēļ gaisa pārvadātāja darbībai neraksturīga un ārpus tā kontroles esoša – nevarētu būt ārkārtējs apstāklis.

Noteicoša nozīme atzīšanā par ārkārtēju apstākli šajā situācijā tiesas ieskatā ir tam, ka ar arodbiedrības aicinājumu – pretēji “neorganizētam streikam” – uzņēmuma darbība tieši tiek ietekmēta no ārpuses. Šo aicinājumu streikot gaisa pārvadātājs nevar nedz kontrolēt, nedz šādi izraisīts streiks var būt raksturīgs attiecīgā gaisa pārvadātāja parastai darbībai: aicinājuma streikot vai attiecīgi streika mērķis tieši ir traucēt darbību vai to apturēt [..].

Palātas ieskatā pret gaisa pārvadātāju nevar izmantot arī argumentu, ka tas var novērst streiku vai attiecīgi to “kontrolēt”, izpildot no arodbiedrības puses izvirzītās prasības, jo šādā veidā netiktu ievērota biedrošanās brīvība, sarunas ar arodbiedrību sasaistot ar pienākumu izmaksāt kompensāciju saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 261/2004. Tāpēc palātas ieskatā arī konkrētas algu struktūras pastāvēšanu vai attiecīgi nevelēšanos paaugstināt algas vai grozīt darba nosacījumus nevar uzskatīt par gaisa pārvadātāja uzņēmuma pasākumu, kas būtu

salīdzināms ar paziņojumu par pārstrukturēšanas plāniem – kā tas ir lietā C-195/17.

c) Taču, ņemot vērā Tiesas spriedumu lietā C-195/17, judikatūrā pēdējā laikā arvien vairāk tiek pārstāvēts viedoklis, ka arodbiedrības rīkota streika uzņēmuma iekšienē gadījumā vairs nevar pieņemt ārkārtēju apstākļu esamību **[oriģ. 8. lpp.]** [..] vai attiecīgi katrā ziņā bez citu īpašu apstākļu esamības [..]. Atbrīvošana no atbildības gaisa pārvadātāja darbinieku streika gadījumā arī doktrīnā tiek daļēji noliegta [..].

Tāpēc palāta uzskata, ka ir nepieciešama prejudiciālā tiesvedība.

[..]

DARBBA VERSIJA