

Lieta C-827/19

**Lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu kopsavilkums saskaņā ar Tiesas
Reglamenta 98. panta 1. punktu**

Iesniegšanas datums:

2019. gada 13. novembris

Iesniedzētāja:

Audiencia Provincial de Pontevedra (Spānija)

Datums, kurā pieņemts iesniedzētājas nolēmums:

2019. gada 29. oktobris

Apelācijas sūdzības iesniedzēji:

D.A.T.A.

L.F.A.

A.M.A.G.

L.F.A.

J.G.C.

S.C.C.

A.C.V.

A.A.G.

A.C.A.

L.C.A.

N.P.B.

P.C.A.

Atbildētājs apelācijas instancē:

Ryanair D.A.C.

Pamatlietas priekšmets

Apelācijas sūdzība, ko ir iesnieguši vairāki pasažieri (turpmāk tekstā – “apelācijas sūdzības iesniedzēji”) par pirmās instances tiesas spriedumu, ar ko daļēji tika apmierināta viņu prasība pret aviosabiedrību *Ryanair D.A.C.* (turpmāk tekstā – “atbildētāja apelācijas instancē”)

Lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu priekšmets un juridiskais pamats

Iesniedzējtiesa lūdz Regulas (EK) Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta interpretāciju saskaņā ar LESD 267. pantu.

Prejudiciālie jautājumi

- 1 Vai tiesību streikot īstenošana, ko veic gaisa pārvadātāja personāls un ko ir organizējusi darbinieku arodbiedrība, prasot darba nosacījumu uzlabošanu, - ja tā pamatā nav darba devēja iepriekšējs lēmums, bet gan darbinieku prasījumi -, var tikt uzskatīta par “ārkārtēju apstākli” Regulas Nr. 261/20[0]4 5. panta 3. punkta izpratnē vai, gluži pretēji, tā ir raksturīga attiecīgā gaisa pārvadātāja parastai darbībai?
- 2 Vai pārvadātājam tādos apstākļos, kādi ir izskatāmajā strīdā, tostarp tad, ja tiesību streikot īstenošana ir tam iepriekš paziņota atbilstoši likumam, ir pienākums veikt kādu tiesiski pieļaujamu pasākumu, kā, piemēram, nodrošināt lidojumus ar citām sabiedrībām, kuras neietekmē streiks?
- 3 Vai, lai uzskatītu aviosabiedrības salona apkalpes streiku par “ārkārtēju apstākli” Regulas Nr. 261/20[0]4 5. panta 3. punkta izpratnē, ir nozīme veidam, kādā streiks tiek izbeigts, konkrētāk, gadījumā, ja tas notiktu abu strīda pušu savstarpējas piekāpšanās rezultātā?

Atbilstošās Savienības tiesību normas

Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (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: 1., 2. un 12. apsvēruma un 5. panta 3. punkts.

Spriedumi, 2017. gada 4. maijs, *Pešková un Peška*, C-315/15, EU:C:2017:342; 2018. gada 17. aprīlis, *TUIfly GmgH*, C-195/17, EU:C:2018:258

Īss pamatlietas faktisko apstākļu un tiesvedības izklāsts

- 4 16 apelācijas sūdzības iesniedzēji pamatlietā sabiedrības *Ryanair* tīmekļa vietnē iegādājās lidojumus turp un atpakaļ maršrutam no Portu uz Karkasonu. Kad 2019. gada 1. aprīlī šie pasažieri ieradās Karkasonas lidostā, lai veiktu atpakaļceļa lidojumu (ar plānoto izlidošanas laiku plkst. 15.25), viņi tika informēti, ka minētais lidojums ir atcelts pārvadātāja salona apkalpes streika dēļ. Pārvadātājs piedāvāja pasažieriem iespēju izmantot lidojumu nākamajā dienā plkst. 8.15 no rīta tās pašas sabiedrības lidojumā no Tulūzas lidostas līdz Madridei ar ierašanos plkst. 9.35 pēc vietējā laika.
- 5 Ņemot vērā to, ka pārvadātājs nenodrošināja pasažieriem nekādu transportēšanu līdz Tulūzas lidostai un no Madrides līdz Vigo, ne arī ēdināšanu un izmitināšanu, pasažieri cēla prasību pirmās instances tiesā, prasot, pirmkārt, kopējo summu 1216,59 EUR apmērā kā transporta un izmitināšanas izdevumus (izdevumu kopējā summa bija 2067,92 EUR, tomēr sabiedrība samaksāja 731,33 EUR), un, otrkārt, 3750 EUR kā kompensāciju par lidojuma atcelšanu (250 EUR par katru pasažieri).
- 6 Savā atbildes rakstā uz prasību aviosabiedrība piekrita pasažieru prasījumiem par transporta un uzturēšanās izdevumiem, bet iebilda pret jebkādas kompensācijas izmaksu lidojuma atcelšanas dēļ, apgalvojot, ka šis atcelšanas iemesls bija *Ryanair* apkalpes locekļu streiks, ko organizēja Portugāles darbinieku arodbiedrība, paziņojot par streiku 29. martā, 1. un 4. aprīlī, un papildinot, ka tas ir iemesls, kas ir ārpus tās kontroles. Tā uzsvēra, ka streika iemesls nebija “īpašas darba nosacījumu izmaiņas”, bet gan “pēkšņa darba prasību izvirzīšana” (tiek minēta minimālā alga, paternitātes atvaļinājums un aizliegums atlaist par darba pārkāpumiem), ko īstenoja daļa salona apkalpes locekļu, argumentējot, ka šajā lietā nav piemērojama judikatūra, kas izriet no Tiesas sprieduma lietā C-195/17, *TUIfly GmgH*.
- 7 Ar pirmās instances tiesas pasludināto spriedumu prasība tika apmierināta daļēji, piespriežot aviosabiedrībai samaksāt 1216,59 EUR, pieskaitot procentus un noraidot jebkādas kompensācijas izmaksu par lidojuma atcelšanu, uzskatot, ka apkalpes locekļu tiesības streikot ir ārkārtējs apstāklis, ko nevar paredzēt un novērst, ņemot vērā to, ka tiesiski nav iespējams aizvietot streikojošos darbiniekus.
- 8 Pasažieri ir iesnieguši apelācijas sūdzību par šo spriedumu, atsaucoties uz dažādiem Spānijas tiesu spriedumiem, lai pamatotu viedokli, ka pārvadātājam šādos apstākļos, kādi ir konkrētajā lietā, ir jāpierāda, ka tas nevarēja izvairīties no lidojuma atcelšanas, veicot iespējamus pasākumus, tostarp sarunu procesā pirms streika organizēšanas, un, apgalvojot, ka sabiedrības darbinieku darba prasību izvirzīšana ir raksturīga pārvadātāja darbības jomai, tādēļ tie nevar būt ārkārtēji apstākļi, kas atbrīvo no pienākuma maksāt kompensācijas pasažieriem.
- 9 Aviosabiedrība iebilst pret apelācijas sūdzību, apgalvojot, ka streiks ir ārkārtējs apstāklis, ko uzņēmums nevar novērst, jo nevar veikt nekādus pasākumus, lai

izvairītos no saskaņotas darbības pārtraukšanas, ņemot vērā to, ka Portugāles tiesiskajā regulējumā ir aizliegta streikojošo darbinieku aizvietošana. Aviosabiedrība atsauca arī uz vairāku Spānijas tiesu un administratīvo iestāžu lēmumiem, kas, piemērojot Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punktu, ir lēmušas tāpat.

Īss lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu motīvu izklāsts

- 10 Pirmkārt, iesniedzējtiesa atgādina, ka Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punktā ir noteikti īpaši gaisa pārvadātāja pienākumi pret pasažieriem lidojumu atcelšanas gadījumos (atbalsts, informēšana un naudas kompensācija). Šīs normas 3. punktā kā izņēmums ir paredzēts, ka gaisa pārvadātājam nav jāmaksā kompensācija, “ja tas var pierādīt, ka lidojuma atcelšanu ir izraisījuši ārkārtēji apstākļi, no kuriem nevarētu izvairīties pat tad, ja tiktu veikti visi iespējamie pasākumi”.
- 11 Tālāk iesniedzējtiesa rezumē Eiropas Savienības Tiesas judikatūru par “ārkārtēju apstākļu” jēdzienu, kas var atbrīvot pārvadātāju no pienākuma maksāt kompensāciju pasažieriem. Saskaņā ar šo judikatūru atbrīvojums no vispārēja pienākuma maksāt kompensāciju ir interpretējams šauri.
- 12 Vispārēji tā atsauca uz spriedumu *Pešková un Peška*, C-315/15, kura 22. punktā Tiesa ir atzinusi, ka par ārkārtējiem apstākļiem ir kvalificējami “notikumi, kuri to rakstura vai iemesla dēļ nav raksturīgi attiecīgā gaisa pārvadātāja parastai darbībai un ir ārpus šī pārvadātāja faktiskās kontroles”. Tomēr ar ārkārtēju apstākļu pastāvēšanu vien nav pietiekami, bet ir nepieciešams arī, lai sabiedrība pamatotu, ka no šiem apstākļiem nevarēja izvairīties, pat ja tā būtu veikusi iespējamus pasākumus. Saskaņā ar minētā sprieduma 28. punktu tam, kas vēlas atsaukties uz to, ka ārkārtēji apstākļi atbrīvo no pienākuma, ir jāpierāda, “ka no tiem nekādi nevarētu izvairīties, veicot situācijai atbilstošus pasākumus, proti, pasākumus, kas šo ārkārtējo apstākļu rašanās brīdī atbilst attiecīgā gaisa pārvadātāja tehniski un ekonomiski izpildāmiem nosacījumiem”.
- 13 Attiecībā uz konkrēto jautājumu par to, vai aviosabiedrības salona apkalpes tiesību streikot īstenošana var tikt uzskatīta par ārkārtēju apstākli, tādējādi atbrīvojot pārvadātāju no tā pienākuma izmaksāt kompensāciju, iesniedzējtiesa atsauca uz spriedumu C-195/17, *TUIfly GmgH*, kura rezolutīvajā daļā ir atzīts, ka lidojumu apkalpes personāla ievērojamas daļas spontāna prombūtne, kāda notika šajā lietā, neietilpst jēdzienā “ārkārtēji apstākļi” Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē.
- 14 Tomēr iesniedzējtiesa uzsver atšķirības, kas pastāv starp šo lietu un situāciju, kas ir pamatā spriedumam lietā *TUIfly*, proti, ka tad aviosabiedrība bija pēkšņi paziņojusi par uzņēmuma pārstrukturēšanas plāniem un darbības pārtraukšana nebija organizēta jau iepriekš, tādēļ šis gadījums tika kvalificēts kā “neorganizēts streiks”. Tā uzsver sprieduma argumentāciju, ka riski, kurus izraisa šādu pārstrukturēšanas plānu sociālās sekas, ir jāuzskata par tipiskiem attiecīgā gaisa

pārvadātāja normālai darbībai, un nav būtiski tas, ka streiks tika kvalificēts kā neorganizēts.

- 15 Gluži pretēji, šajā lietā darbības pārtraukšanas iemesls nebija - vismaz ne acīmredzami - uzņēmuma veiktas iepriekšējas darba nosacījumu izmaiņas, bet gan tas attiecās uz vispārējām arodbiedrības prasībām darba nosacījumu uzlabošanai streika ietvaros, ko ir organizējusi arodbiedrība.
- 16 Ņemot vērā šīs atšķirības, iesniedzējtiesai ir radušās šaubas, vai var uzskatīt, ka darbinieku tiesību streikot likumīga īstenošana ir normāla uzņēmuma kontrolē esoša joma. Ņemot vērā spriedumu *TUYfly*, varētu domāt, kas darba strīdi ir normāla uzņēmuma darbības daļa, kurš varētu no tiem izvairīties, iespēju robežās apmierinot darbinieku prasības vai pat streika iepriekšējas paziņošanas periodā veicot pasākumus, ar kuriem var izvairīties no lidojumu atcelšanas. Tomēr šajā lietā nav skaidrs, kādus konkrētus pasākumus varēja veikt šim mērķim un vai uzņēmumam bija pienākums veikt kādu tiesiski pieļaujamu pasākumu Regulas Nr. 261/2004 ietvaros, kā, piemēram, nodrošināt lidojumus ar citām aviosabiedrībām, kuras neietekmē streiks.
- 17 Nav arī skaidrs, vai strīda risināšanas veids (piekrītot visiem darbinieku priekšlikumiem vai, pusēm savstarpēji piekāpjoties) var būt būtisks, izvērtējot, vai aviosabiedrība varēja izvairīties no streika, un tādējādi vai tas ir uzskatāms par "ārkārtēju apstākli" Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē.

DARBA VIESTĀ