

Lieta C-792/19

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu

Iesniegšanas datums:

2019. gada 28. oktobris

Iesniedzējtiesa:

Landgericht Köln (Vācija)

Datums, kurā pieņemts iesniedzējtiesas nolēmums:

2019. gada 15. oktobris

Atbildētāja un apelācijas sūdzības iesniedzēja:

TUIfly GmbH

Prasītāja un atbildētāja apelācijas tiesvedībā:

EUflight.de GmbH

[..]

***Landgericht Köln* [Ķelnes apgabaltiesas]**

lēmums

lietā

TUIfly GmbH, [..] Langenhägena [*Langenhagen*],

atbildētāja un apelācijas sūdzības iesniedzēja

[..]

pret

EUflight.de GmbH, [..] Hamburga,

prasītāja un atbildētāja apelācijas tiesvedībā,

[..]

11. *Zivilkammer des Landgerichts Köln* [Ķelnes apgabaltiesas 11. civillietu palāta]

[..]

nolēma:

1. Apturēt tiesvedību. **[oriģ. 2. lpp.]**
2. Saskaņā ar LESD 267. pantu uzdot Eiropas Savienības Tiesai šādus Savienības tiesību interpretācijas jautājumus:

Vai streika gadījumā lidojuma atcelšanu vai ilgu ielidošanas kavēšanos ir izraisījuši ārkārtēji apstākļi Regulas (EK) Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē arī tad, ja streiks tieši nav skāris attiecīgo reisu un tas būtu varējis notikt, kā plānots, tomēr streika rezultātā gaisa pārvadātāja veikto lidojumu grafika pārplānošanas pasākumu dēļ (šajā gadījumā – attiecīgajam reisam paredzētā gaisa kuģa izmantošana streika seku novēršanai) ir notikusi tā atcelšana vai kavēšanās?

Gadījumā, ja gaisa pārvadātājs var tikt atbrīvots no atbildības arī pārplānošanas pasākumu gadījumā:

Vai ir būtiski, ka pārplānošanas pasākums tika veikts jau pirms streika sākuma, kad vēl nevarēja paredzēt, kuru reisu galu galā varētu skart streika pasākumi, vai arī šāds atbrīvojums no atbildības ir iespējams arī tad, ja lidojumu grafiks tika izmainīts tikai streika laikā vai pēc tā un jau bija skaidrs, ka streiks neskāra tieši attiecīgo reisu?

Pamatojums:

I.

- 1 Prasītāja, balstoties uz tai nodotām tiesībām, pieprasa no atbildētājas kompensāciju kopumā 500,00 EUR apmērā (2 x 250,00 EUR) atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (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.

Prasības pamatā ir šādi fakti.

Pasažieri pie atbildētājas rezervēja lidojumu no Ķelnes [*Köln*] uz Palmu de Maljorku [*Palma de Mallorca*], kam bija jānotiek 2017. gada 11. oktobrī. Plānotais izlidošanas laiks no Ķelnes bija **[oriģ. 3. lpp.]** 2017. gada 11. oktobrī plkst. 18.55, plānotais ielidošanas laiks Palmā de Maljorkā bija 2017. gada 11. oktobrī plkst. 21.20. Attālums no Ķelnes līdz Palmā de Maljorkai ir 1.308,21 km. Tomēr lidojums nenotika atbilstoši plānam, bet gan pasažieri Palmā

de Maljorkā ielidoja tikai 2017. gada 12. oktobrī plkst. 03.20. Šī kavēšanās notika tālāk minēto apstākļu dēļ.

Atbildētājam jau 2017. gada 5. un 6. oktobrī kļuva zināms, ka laikā no 2017. gada 9. oktobra (plkst. 17.00 UTC [universālais koordinētais laiks]) līdz 2017. gada 11. oktobrim (plkst. 04.00 UTC) Francijā notiks ģenerālstreiks, kas ietekmēs gaisa satiksmes pakalpojumus, gaisa satiksmes vadību, radiosakarus un gaisa satiksmes vadības dispečeru dienestu.

Streiks skāra daudzus reusus atbildētājas lidojumu grafikā, tostarp, visus reusus uz Spāniju un no tās, ieskaitot Baleāru salas, Maroku un Portugāli. 2017. gada 10. oktobrī pieci lidaparāti no Laspalmasas [*Las Palmas*], Tenerifes [*Teneriffa*] un Funšalas [*Funchal*] nevarēja atgriezties Vācijā, tika pārcelti uz nākamo dienu un tādēļ 2017. gada 11. oktobrī nebija pieejami no Vācijas veicamajiem lidojumiem turp un atpakaļ.

Attiecīgajam reisam no Ķelnes uz Palmu de Maljorku, kuru sākotnēji bija plānots veikt ar lidaparātu D-ATUF, pašam nebija jānotiek streika laikā. Tomēr atbildētāja streika dēļ veica plašus lidojumu grafika pārplānošanas pasākumus un šajā sakarā izmantoja attiecīgajam reisam paredzēto lidaparātu D-ATUF, lai veiktu streika dēļ nenotikušos lidojumus turp un atpakaļ un tādējādi kompensētu streika radītos traucējumus lidojumu grafikā. Tādēļ atbildētāja attiecīgo reisu veica ar citu lidaparātu (D-ATYB), kā rezultātā notika iepriekš minētā kavēšanās.

Pasažieri savas tiesības uz kompensāciju reisa kavēšanās dēļ vēlāk nodeva prasītājam.

Atbildētāja iebilst pret prasītājas kompensācijas prasību, norādot, ka attiecīgā reisa kavēšanos ir izraisījuši ārkārtēji apstākļi Regulas (EK) Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē.

- 2 Pirmās instances tiesa apmierināja prasību un piesprieda atbildētājam izmaksāt prasītājam 500,00 EUR kopā ar procentiem, kas par diviem procentpunktiem pārsniedz procentu pamatlikmi, par laika periodu no 2017. gada 21. novembra. Pirmās instances tiesa uzskatīja, ka kavēšanos nav izraisījis Francijā notikušais ģenerālstreiks, tādējādi to nav izraidījuši ārkārtēji apstākļi. Kavēšanās drīzāk lielā mērā esot notikusi [oriģ. 4. lpp.] atbildētājas lēmuma dēļ, attiecīgajam reisam paredzēto gaisa kuģi izmantot, lai kompensētu streika radītos pārrāvumus lidojumu grafikā. Tas, ka izskatāmajā lietā ir izslēgts atbrīvojums no atbildības, izrietot arī no Eiropas Savienības Tiesas 2012. gada 4. oktobra sprieduma (C-22/11, "Finnair"), kuram pamatā esošie faktiskie apstākļi esot līdzīgi tiem, kādi tie esot izskatāmajā lietā. Turpretim *Bundesgerichtshof* [Federālās augstākās tiesas] 2012. gada 21. augusta nolēmums [...] attiecoties uz citiem faktiskajiem apstākļiem, jo minētajā lietā gaisa pārvadātājs esot atcēlis reusus jau pirms izziņotā streika, lai gan vēl neesot bijis skaidrs, vai attiecīgo reisu streiks galu galā būtu skāris.

- 3 Atbildētāja pārsūdzēja pirmās instances tiesas spriedumu, iesniedzot pieļaujamo apelācijas sūdzību, kurā tā uztur spēkā prasījumu par prasības noraidīšanu. Atbildētāja apgalvo, ka *Bundesgerichtshof* 2012. gada 21. augusta nolēmums [...] esot attiecināms arī uz situāciju izskatāmajā lietā, un Eiropas Savienības Tiesas judikatūra atbrīvojumu no atbildības tieši neizslēdzot.

II.

Lai pieņemtu lēmumu par apelācijas sūdzību, ir nepieciešams Eiropas Savienības Tiesas prejudiciāls nolēmums, kurā būtu sniegta atbilde uz iesniegto prejudiciālo jautājumu.

1.

Šis jautājums ir būtisks lietas izspriešanā.

Ja izskatāmajā situācijā attiecīgā reisa kavēšanos nevar attaisnot ar ārkārtējiem apstākļiem Regulas (EK) Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē, apelācijas sūdzība ir jānoraida, jo šādā gadījumā prasītājam ir tiesības saņemt kompensāciju, balstoties uz tai nodotajām tiesībām.

Turpretim, ja streika dēļ ārkārtējiem apstākļiem būtu no atbildības atbrīvojoša iedarbība arī attiecīgā reisa gadījumā, apelācijas sūdzība būtu apmierināma, jo atbildētāja pietiekami konkrēti ir norādījusi, ka lidaparāts D-ATUF ir ticis izmantots, lai kompensētu streika radītās sekas.

2. [oriģ. 5. lpp.]

Tas, vai kavēšanos Regulas (EK) Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē ir izraisījuši ārkārtēji apstākļi, ir tiesību normas, konkrēti – jēdziena “izraisīt” un ar to saistītās cēloņsakarības problemātikas – interpretācijas jautājums, kas šaubu gadījumos ir jāizvērtē Eiropas Savienības Tiesai.

3.

Atbilstoši viedoklim, ko iesniedzējtiesas palāta ir paudusi līdz šim, izskatāmajā lietā ilgu ielidošanas kavēšanos Regulas (EK) Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē ir izraisījis ārkārtējs apstāklis.

a) *Bundesgerichtshof* ar 2012. gada 21. augusta spriedumu [...] ir pieņēmusi, ka pastāv atbrīvojums no atbildības saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 261/2004 5. panta 3. punktu, ja gaisa pārvadātājs pirms streika veic izmaiņas lidojumu grafikā un atceļ reisu. Šajā kontekstā *Bundesgerichtshof* ir izteikusi šādus apsvērumus:

“Ja ārkārtēji apstākļi ir iemesls bažām, ka gaisa pārvadātāja rīcībā vēlāk nebūs ievērojams skaits tā pilotu, pamatojumam, kāpēc ir ticis atcelts konkrēts lidojums, nevar tikt izvirzītas augstas prasības, un šādā situācijā gaisa pārvadātāja uzdevums ir jau iepriekš atbilstoši veikt izmaiņas savā darbībā. Tam, kā jau

iepriekš raksturots, galvenokārt ir jāpanāk, lai radušies traucējumi pasažierus ietekmē pēc iespējas mazāk un pēc šo traucējumu izbeigšanās iespējami ātri var atjaunot uzņēmuma normālu darbību. Ja gaisa pārvadātājs, ievērojot šīs prasības, atbilstošā apmērā ir izmantojis visus tā rīcībā esošos resursus, parasti kāda atsevišķa lidojuma neveikšanu nevar uzskatīt par novēršamu tikai tāpēc, ka tā vietā būtu varēts atcelt citu lidojumu. Ievērojot lēmuma pieņemšanas ziņā sarežģīto situāciju, kuras kontekstā ir jāņem vērā liels lidojumu skaits, kā arī to savstarpējie savienojumi, gaisa pārvadātājam drīzāk būtu jāpiešķir vajadzīgā rīcības brīvība izvērtēt lietderīgos pasākumus. Šajā ziņā nav jāuztraucas par patērētāju tiesību ierobežošanu, jo pats gaisa pārvadātājs ir komerciāli ieinteresēts, lai streika ietekme un streika radītie traucējumi pasažieriem būtu pēc iespējas mazāki.” [oriģ. 6. lpp.]

Arī *Landgericht Frankfurt* [Frankfurtes apgabaltiesa], atsaucoties uz *Bundesgerichtshof* judikatūru, streika dēļ atcelta lidojuma gadījumā ir uzskatījusi, ka pastāv atbrīvojums no atbildības [..].

b) Turpretim zemākas instances tiesu judikatūrā pārplānošanas gadījumā gaisa pārvadātāja atbrīvojums no atbildības daļēji ir ticis noraidīts, jo lidojumu atcelšanas vai kavēšanās iemesls šajos gadījumos vairs neesot ārkārtējs apstāklis, bet gan komerciāls lēmums [..]. Šajā kontekstā sistemātiski ir izmantota atsauce uz Eiropas Savienības Tiesas 2012. gada 4. oktobra spriedumu (C-22/11, “Finnair”) [..]. Daļēji arī no Regulas (EK) Nr. 261/2004 15. apsvēruma tiek izsecināta prasība, ka jābūt ciešai cēloņsakarībai starp ārkārtējo apstākli un attiecīgā lidojuma skārumu [..].

Arī doktrīnā atbrīvojums no atbildības streika izraisītas pārplānošanas gadījumā daļēji tiek skaidri noraidīts [..].

c) Eiropas Savienības Tiesa līdz šim nav lēmusi par uzdoto jautājumu. Pēdējoreiz uz jautājumu lietā C-195/17 (“TUIfly”) netika atbildēts, jo tika noraidīta paša ārkārtējā apstākļa esamība. Attiecīgajā tiesvedībā Eiropas Savienības Tiesas ģenerāladvokāts, arī atsaucoties uz Eiropas Savienības Tiesas 2012. gada 4. oktobra spriedumu (C-22/11, “Finnair”), izteica apsvērumu, ka ārkārtējie apstākļi neattiecas uz jauniem lidojumu grafikiem, kas izveidoti, ņemot vērā ārkārtējos apstākļus (2018. gada 12. aprīļa secinājumi). [oriģ. 7. lpp.]

d) Iesniedzējtiesas palāta savā līdzšinējā judikatūrā ir atbalstījusi *Bundesgerichtshof* nostāju un uzskata, ka tās minētie kritēriji ir attiecināmi arī uz izskatāmajā lietā aplūkojamo reisu, kas streika rezultātā veikto lidojumu grafika izmaiņu dēļ pēc streika beigām ir veikts ar kavēšanos.

Regulas (EK) Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta formulējums pieļauj šādu interpretāciju, jo tajā ir izvirzīts vien nosacījums, ka lidojuma atcelšanu (izskatāmajā lietā – ilgu ielidošanas kavēšanos) jābūt “izraisījušiem” ārkārtējiem apstākļiem, kas aptver arī netiešu skārumu – tādā veidā, ka vajadzīgās pārplānošanas rezultātā ieplānotais lidaparāts nav pieejams. No attiecīgā

formulējuma neizriet, ka ārkārtējiem apstākļiem ir tieši jāskar konkrētais lidojums tādējādi, ka streika gadījumā lidojuma veikšanai nevar tikt izmantots lidojumam ielānotais personāls vai tā daļa [..].

Iesniedzējtiesa uzskata, ka arī Regulas (EK) Nr. 261/2004 15. apsvēruma tieši atbalsta iesniedzējtiesas palātas interpretāciju, nevis iestājas pret to. Atbilstoši šim apsvērumam par ārkārtējiem apstākļiem uzskata tos, kuros gaisa satiksmes pārvaldības lēmums attiecībā uz noteiktu gaisa kuģi noteiktā dienā izraisa ilgu kavēšanos, kavēšanos līdz nākamajai dienai vai viena vai vairāku šā gaisa kuģa lidojumu atcelšanu. Tādējādi arī saskaņā ar šo noteikumu tiek ņemtas vērā sekas, kas rodas nākošiem lidojumiem [..], turklāt tas attiecas arī uz lidojumiem, kuru gadījumā ārkārtējs apstāklis izraisa kavēšanos līdz nākamajai dienai pēc tam, kad ārkārtējais apstāklis radies. Izskatāmajā situācijā saikne starp ārkārtējo apstākli un lidojuma atcelšanu/kavēšanos gan ir ciešāka tādēļ, ka ir skarts viens un tas pats lidaparāts. Tomēr kļūst skaidrs, ka likumdevējs nav vēlējis rīcības attaisnojumu ierobežot, attiecinot to tikai uz tiešu ietekmi uz atcelto/kavēto lidojumu, un nav vēlējis kā nosacījumu izvirzīt arī ārkārtējā apstākļa vienlaicīgu vai tajā pašā dienā radītu ietekmi, bet gan nozīme ir vien tam, ka ārkārtējais apstāklis faktiski rada tālākas sekas. Katrā ziņā no 15. apsvēruma neizriet likumdevēja nodoms, ka Regulas (EK) Nr. 261/2004 5. panta 3. punkts principā jāpiemēro tikai tiešas cēloņsakarības situācijām [..]. **[oriģ. 8. lpp.]** Drīzāk 15. apsvērumā tikai – pozitīva noteikuma izpratnē – ir paredzēts, ka gaisa pārvadātāja rīcība noteiktā situācijā (gaisa satiksmes pārvaldības lēmums) ir uzskatāma par attaisnojošu.

Iesniedzējtiesas palāta uzskata, ka cēloņsakarību ar streika radīto ārkārtējo apstākli nepārtrauc arī tas, ka lidojuma veikšana neatbilstoši plānotajam ir balstīta (arī) uz gaisa pārvadātāja komerciālu lēmumu. Streika dēļ nenotikušu vairāku lidojumu rezultātā neizbēgami rodas praktiska nepieciešamība attiecīgos pasažierus kā citādi nogādāt viņu ceļojuma galamērķī. Lai to paveiktu, gaisa pārvadātājam neizbēgami ir jārīkojas, izmantojot pieejamos vai īsā laikā sagādājamus lidaparātus, apkalpes locekļus u.tml., kas sistemātiski izslēdz streika seku kompensāciju līdztekus parastai lidojumu darbībai. Tādējādi lidojumu grafika pārplānošana notiek faktiskas nepieciešamības rezultātā, kuru ievērojot, ir atbilstīgi arī izskatāmajā lietā uzskatīt, ka lidojuma atcelšanu vai attiecīgi ielidošanas kavēšanos ir izraisījis streika radīts ārkārtējs apstāklis.

Atbilstoši iesniedzējtiesas palātas vērtējumam, nav svarīgi arī, kurā brīdī tiek veikta lidojumu grafika pārplānošana. Vēlākas pārplānošanas gadījumā gan jau ir skaidrs, vai streiks bija vai nebija skāris konkrēto lidojumu. Tomēr praktiskā nepieciešamība reaģēt uz streika radīto ārkārtējo apstākli un ar to saistītiem traucējumiem lidojumu grafikā, veicot pārplānošanas pasākumiem, ir tāda pati. Tādēļ no cēloņsakarības viedokļa pārplānošanas pasākumu veikšanas brīdis neko negroza.

e) Iesniedzējtiesas palāta uzskata, ka no Eiropas Savienības Tiesas 2012. gada 4. oktobra sprieduma (C-22/11, “Finnair”) neizriet obligātas norādes, lai varētu atbildēt uz prejudiciālajiem jautājumiem. Pirmkārt, attiecīgais spriedums skāra

iekāpšanas atteikumu – taču šai situācijai vispār nav piemērojama Regulas (EK) Nr. 261/2004 5. panta 3. punktā paredzētā atkāpe. Līdz ar to šai tiesību normai nebija izšķirošas nozīmes lietas izlemšanā un Eiropas Savienības Tiesai arī nevajadzēja izvērtēt tās piemērošanas jomu. Otrkārt, lietas C-22/11 pamatā bija faktiskie apstākļi, kas nekādā ziņā nebija saistīti ar attiecīgā lidojuma atcelšanu vai kavēšanos pārplānošanas pasākuma dēļ. Gluži pretēji, lidojums faktiski notika un tikai pasažieriem, kuri – līdzīgi kā toreizējais **[oriģ. 9. lpp.]** prasītājs *Lassooy* – bija rezervējuši lidojumu un savlaicīgi ieradušies uz iekāpšanu, iekāpšana tika atteikta, jo attiecīgais reiss tika izmantots kā aizstājošais lidojums, ar kuru tika pārvadātas citas personas pēc tam, kad bija jāatceļ viņu rezervētais lidojums Barcelonas lidostas personāla streika dēļ.

f) Ņemot vērā b) punktā minēto, pēdējā laikā arvien vairāk atbalstīto nostāju, kas iestājas pret atbrīvojumu no atbildības pārplānošanas pasākumu gadījumā un šajā ziņā sistemātiski atsaucas uz Eiropas Savienības Tiesas 2012. gada 4. oktobra sprieduma (C-22/11, “Finnair”) un ko acīmredzami atbalsta arī Eiropas Savienības Tiesas ģenerālvokāts, iesniedzējtiesas palāta uzskata prejudiciālā nolēmuma procedūru par lietderīgu.

[..]

DARBA VERŠĀ