

# Anonimizētā versija

Tulkojums

C-545/22 – 1

**Lieta C-545/22**

**Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu**

**Iesniegšanas datums:**

2022. gada 15. augusts

**Iesniedzējtiesa:**

*Landgericht Düsseldorf* (Vācija)

**Datums, kurā pieņemts iesniedzējtiesas nolēmums:**

2022. gada 9. augusts

**Atbildētāja un apelācijas sūdzības iesniedzēja:**

*Air Europa Lineas Aereas*

**Prasītāji un atbildētāji apelācijas tiesvedībā:**

VO

GR

---

[..]

[..]

*Landgericht Düsseldorf* [Diseldorfas apgabaltiesa]

**Lēmums**

[2022. gada 9. augustā]

Lietā

*Air Europa Lineas Aereas*, [..] Frankfurte,

atbildētāja un apelācijas sūdzības iesniedzēja,

[..]

pret

1. VO, [...] Brēmene,
2. GR, [...] Brēmene,

prasītāji un apelācijas tiesvedībā atbildētāji,

[..]

22. *Zivilkammer des Landgerichts Düsseldorf* [Diseldorfas apgabaltiesas 22. civillietu palāta] [..]

**ir nospriedusi:**

Apturēt tiesvedību.

Saskaņā ar LESD 267. panta pirmās daļas b) punktu un trešo daļu uzdot Eiropas Savienības Tiesai šādu jautājumu par Savienības tiesību normu interpretāciju:

Vai Regulas (EK) Nr. 261/2004 5. panta 3. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka lidojuma atcelšanu ir izraisījuši ārkārtēji apstākļi, ja pēc globālās COVID-19 pandēmijas uzliesmojuma pasaules aviācijas nozares sabrukuma rezultātā aviosabiedrība kopš 2020. gada marta lidojumu ekonomiskā neizdevīguma dēļ un apkalpes un pilota veselības aizsardzības nolūkā ir būtiski samazinājusi savu lidojumu plānu un atcēlusi daudzus lidojumus, lai gan tā nebija spiesta atcelt lidojumus tādu administratīvu pasākumu kā lidostu slēgšana, lidojumu aizliegums vai ieeļošanas aizliegums dēļ?

**P a m a t o j u m s:**

**I.**

Prasītāji – laulātie VO un GR – veica rezervāciju pie atbildētājas attiecīgi lidojumam virzienā no Diseldorfas uz Maiami ar nosēšanos Madridē 2020. gada 7. martā (reisu numuri – UX 1446 + UX 97) un atpakaļ no Maiami uz Diseldorfu ar nosēšanos Madridē 2020. gada 16./17. martā (reisu numuri – UX 98 un UX 1447).

Atbildētāja atcēla 2020. gada 16./17. marta atpakaļceļa lidojumu (reisu numuri – UX 98 un UX 1447). Prasītāji par lidojuma atcelšanu tika informēti tikai Maiami lidostā 2020. gada 16. martā. Prasītājiem netika piedāvāts aizstājošs pārvadājums.

Prasītāji cēla prasību *Amtsgericht Düsseldorf* [Diseldorfas pirmās instances tiesā] par kompensācijas izmaksu saskaņā ar Regulas Nr. 261/2004 7. panta 1. punkta c) apakšpunktu attiecīgi 600,00 EUR apmērā katram.

Atbildētāja atsaucas uz to, ka lidojuma atcelšanu ir izraisījuši ārkārtēji apstākļi Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē un no tiem nevarēja izvairīties, pat veicot visus iespējamus pasākumus. Šajā sakarā atbildētāja atsaucas uz ceļošanas ierobežojumiem, ko izraisīja COVID-19 pandēmija. COVID-19 pandēmijas rezultātā gaisa pārvadājumi visā pasaulē esot tikuši paralizēti. Tādēļ aviosabiedrības esot pārkārtojušas un būtiski samazinājušas savus lidojumu plānus un atcēlušas daudzus reisu. Tas attiecoties arī uz reisiem UX 98 un UX 1447, kam bija jānotiek 2020. gada 16.- 17. martā. Lidojums esot ticis atcelts arī apkalpes veselības aizsardzības nolūkā. Jaunais koronavīruss un tā bīstamība, kā arī vīrusa izplatīšanās ceļi esot bijuši pilnīgi nezināmi. Aviokompānija neesot gribējusi pakļaut savu apkalpi šādam riskam.

Ar 2021. gada 1. decembrī pasludināto spriedumu[...] *Amtsgericht Düsseldorf* apmierināja prasību un piesprieda atbildētājai, tostarp, samaksāt katram prasītājam kompensāciju 600,00 EUR apmērā.

Atbildētāja par šo spriedumu atbilstošā veidā un noteiktajā termiņā iesniedza apelācijas sūdzību. Prasītāji lūdz atstāt spēkā pirmās instances tiesas spriedumu.

## II.

Tas, vai atbildētājas iesniegtā apelācijas sūdzība var tikt apmierināta, ir atkarīgs [...] no iepriekš uzdotā jautājuma.

### Konkrēti:

Apelācijas sūdzība būtu nepamatota, ja atbildētājas norādītie 2020. gada 16./17. marta strīdīgo reisu no Maiami uz Diseldorfu ar nosēšanos Madridē (reisu numuri – UX 98 un UX 1447) atcelšanas iemesli, proti, brīvprātīga lidojumu plānu samazināšana ekonomisku apsvērumu dēļ starptautisko gaisa pārvadājumu sabrukuma rezultātā un apkalpes veselības aizsardzības dēļ, ņemot vērā globālo COVID-19 pandēmiju, nebūtu ārkārtējs apstākļis Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē.

Saskaņā ar Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punktu gaisa pārvadātājam nav jāmaksā pasažieriem kompensācija saskaņā ar attiecīgās regulas 7. pantu, ja tas var pierādīt, ka lidojuma atcelšanu vai attiecīgi ielidošanu ar trīs un vairāk stundu kavēšanos ir izraisījuši “ārkārtēji apstākļi”, no kuriem nevarēja izvairīties, pat ja būtu veikti visi iespējamie pasākumi, un ka šādu apstākļu gadījumā tas ir veicis situācijai atbilstošus pasākumus, izmantojot visus tā rīcībā esošos personāla vai materiālos un finanšu resursus, lai pēc iespējas izvairītos no attiecīgā lidojuma atcelšanas vai ilgas kavēšanās, un tomēr no tā netiek pieprasīts uzņemties attiecīgajā brīdī uzņēmuma spējām neatbilstošus upurus (skat.[...] spriedums, 2019. gada 4. aprīlis, C-501/17 *Germanwings/Pauels*, [ECLI:EU:C:2019:288][...] 19. punkts; spriedums, 2020. gada 11. jūnijs, C-74/19 *LE/Transportes Aéreos Portugueses*, [ECLI:EU:C:2020:460][...] 36. punkts).

1.

Saskaņā ar Tiesas pastāvīgo judikatūru ar jēdzienu “ārkārtēji apstākļi” Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē var apzīmēt tikai notikumus, kuri to būtības vai izcelsmes dēļ nav raksturīgi attiecīgā gaisa pārvadātāja parastajai darbībai un ir ārpus šī pārvadātāja faktiskās kontroles, šie divi nosacījumi ir kumulatīvi un tas, vai tie ir ievēroti, ir jāizvērtē katrā konkrētajā gadījumā (skat. [...] spriedums, 2021. gada 23. marts, C-28/20, *Airhelp/SAS*, [ECLI:EU:C:2021:226][..], 561, 23. punkts). Notikumi, kuru izcelsme apkalpojošā gaisa pārvadātāja kontekstā ir “iekšēja”, ir jānošķir no notikumiem, kuru izcelsme ir “ārēja”. Tādējādi “ārkārtēja apstākļa” jēdziens attiecas tikai uz “ārējiem” notikumiem. Visiem šiem ārējiem notikumiem kopējs ir tas, ka tie izriet no gaisa pārvadātāja darbības un praksē vairāk vai mazāk regulāriem ārējiem apstākļiem, kurus gaisa pārvadātājs nekontrolē, jo tos izraisījušas dabas norises vai trešās personas – piemēram, cita gaisa pārvadātāja vai publiskā vai privātā sektora struktūras, kas iesaistīta aviācijas vai lidostu darbībā, – rīcība (skat. [...] turpat, 39. un nākamie punkti).

2.

Vispirms jānorāda, ka, neskatoties uz vispārēju būtisku un globālu ietekmi uz ceļošanu, COVID-19 pandēmija neatrodas ārpus Regulas Nr. 261/2004 piemērošanas jomas. Regulā Nr. 261/2004 nav nekādu norāžu, kas ļautu secināt, ka, izņemot šīs regulas 5. panta 3. punktā minētos “ārkārtējos apstākļus”, tajā būtu atzīta atsevišķa tādu “īpaši neparastu” apstākļu kategorija, kuru rezultātā gaisa pārvadātājs automātiski būtu atbrīvots no visiem Regulā 261/2014 paredzētajiem pienākumiem (skat. [...] spriedums, 2013. gada 31. janvāris, C-12/11 *Denise McDonagh/Ryanair Ltd.*, [ECLI:EU:C:2013:43][..] 30. punkts).

3.

Atbildētāja atsauca uz ceļošanas ierobežojumiem, kurus ir izraisījusi COVID-19 pandēmija. Ieceļošanas ierobežojumu rezultātā, kas visā pasaulē tika noteikti no 2020. gada marta vidus, aviācijas nozare esot bijusi spiesta būtiski ierobežot savu darbību. Pandēmijas pirmās fāzes laikā no 2020. gada marta līdz jūnijam gaisa pārvadājumi esot ļoti ievērojami mazinājušies. Starpkontinentālie lidojumu maršruti esot tikuši krasi samazināti vai apturēti vispār. Tādēļ šajā laikā neesot bijis iespējams izvairīties no pēdējā brīdī veiktām lidojumu plāna izmaiņām vai lidojumu atcelšanas. Tas attiecoties arī uz reisiem UX 98 un UX 1447 2020. gada 16./17. martā. Lidojumu atcelšanas mērķis esot bijis, tostarp, apkalpes un pilotu veselības aizsardzība. Jaunais koronavīruss un tā bīstamība, kā arī tā izplatīšanās ceļi esot bijuši pilnībā nezināmi. Aviosabiedrība neesot gribējusi pakļaut savus darbiniekus šādam riskam.

Iesniedzējtiesas palātas ieskatā šie argumenti nevar pamatot ārkārtēju apstākļu esamību. Globālā COVID-19 pandēmija un ar to saistītie ceļošanas ierobežojumi un inficēšanās riski pēc savas būtības un izcelsmes gan vairs nav raksturīgi normālai gaisa pārvadātāja darbībai, jo atbildētāja to nevar ietekmēt un pandēmija ir ārpus tās faktiskās kontroles. Tomēr atbildētāja nav pietiekami pierādījusi, ka

4

atpakaļlidojuma atcelšanu (reisu numuri – UX 98 un UX 1447) 2020. gada 16./17. martā “ir izraisījusi” tieši COVID-19 pandēmija Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē un globālās COVID-19 pandēmijas ietekme uz attiecīgo lidojumu ir bijusi ārpus atbildētājas kā aviosabiedrības faktiskās kontroles.

Eiropas Komisija savā 2020. gada 18. marta paziņojumā C(2020) 1830 *final* gan ir norādījusi:

“Komisija uzskata, ka tad, ja publiskās iestādes veic pasākumus, kuru mērķis ir ierobežot COVID-19 pandēmiju, šādi pasākumi pēc to būtības un izcelsmes nav raksturīgi parastai pārvadātāju darbībai un ir ārpus pārvadātāju faktiskās kontroles. Regulas 20. panta 4. punkts paredz, ka tiesības uz kompensāciju nav piemērojamas tad, ja attiecīgā atcelšana “ir notikusi” tādu ārkārtēju apstākļu dēļ, kas traucē pasažieru pārvadājuma pakalpojuma sniegšanu un no kā nevarētu izvairīties pat tad, ja veiktu visus iespējamus pasākumus. Šis nosacījums būtu jāuzskata par izpildītu, ja publiskās iestādes vai nu pilnīgi aizliedz konkrētus pārvadājumu pakalpojumus, vai arī aizliedz personu pārvietošanos tādā veidā, kas *de facto* izslēdz konkrētā pārvadājuma pakalpojuma sniegšanu. Šo nosacījumu var uzskatīt par izpildītu arī tad, ja atcelšana notiek apstākļos, kur attiecīga personu pārvietošanās nav pilnībā aizliegta, taču pārvietošanās ir atļauta tikai personām, kurām piemērojama kāda atkāpe (šādas personas varētu būt, piemēram, attiecīgās valsts valstspiederīgie vai pastāvīgie iedzīvotāji). Ja pārvadājuma pakalpojumu neviena šāda persona neizmanto, pakalpojuma neatcelšanas gadījumā kuģis paliktu tukšs. Šādos gadījumos var būt leģitīmi, ka pārvadātājs negaida līdz pēdējam brīdim un pārvadājuma pakalpojumu atceļ savlaicīgi (pat tad, ja nav skaidrības par dažādu pasažieru tiesībām ceļot), lai veiktu atbilstošus organizatoriskus pasākumus, kas ietver arī pārvadātāja pienākumu rūpēties par pasažieriem. Šāda veida gadījumos un atkarībā no apstākļiem joprojām varētu uzskatīt, ka atcelšana “ir notikusi” publisko iestāžu veikta pasākuma dēļ. Bez tam atkarībā no apstākļiem tas var attiekties arī uz pārvadājumu pakalpojumiem virzienā, kas ir pretējs pakalpojumiem, kurus personu pārvietošanās aizliegums skar tieši. Ja pārvadātājs nolemj atcelt pārvadājuma pakalpojumu un pierāda, ka šāda lēmuma pamatā ir apkalpes veselības aizsardzības apsvērumi, arī šādā gadījumā būtu jāuzskata, ka atcelšana “ir notikusi” ārkārtēju apstākļu dēļ. Iepriekš minētie apsvērumi nav un nevar būt izsmeļoši, jo 20. panta 4. punkts varētu attiekties arī uz citiem ar COVID-19 saistītiem īpašiem apstākļiem.”

Tomēr tiesām šie Komisijas ieteikumi nav saistoši. Tiesa gan ir lēmusi, ka ieteikumi un atzinumi LESD 288. panta ceturtās daļas izpratnē nerada individuālās tiesības, uz kurām Savienības pilsoņi var atsaukties valsts tiesā. Tomēr valsts tiesas pienākums ir ņemt vērā ieteikumus un atzinumus, lai izlemtu tai iesniegtos strīdus, it īpaši tad, ja tie palīdz interpretēt citus valsts vai Savienības tiesību aktus (skat. Tiesa, spriedums, 1989. gada 13. decembris, C-322/88, *Grimaldi*, [ECLI:EU:C:1989:646], 18. punkts[...]). Ir šaubas par to, vai Komisijas skaidrojošās vadlīnijas ir ieteikumi un atzinumi LESD 288. panta ceturtās daļas izpratnē, nevis *sui generis* pasākumi. Tomēr prasība valsts tiesām ņemt vērā

vadlīnijas nevar nozīmēt, ka tās interpretācijas gaitā faktiski ir saistošas, bet gan tikai, ka, interpretējot Savienības tiesību normas, valsts tiesām ir jāiepazīstas ar vadlīnijām pēc būtības.

Ieteikumi arī pēc būtības nav pārliecinoši. Ņemot vērā regulas mērķi, kas atbilstoši tās pirmajam apsvērumam ir nodrošināt augsta līmeņa pasažieru aizsardzību, un faktu, ka minētās Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punktā ir paredzēta atkāpe no principa par pasažieru tiesībām uz kompensāciju viņu reisa atcelšanas gadījumā, jēdziens “ārkārtēji apstākļi” šīs tiesību normas izpratnē ir jāinterpretē šauri (skat. [...] spriedums, 2021. gada 23. marts, C-28/20 *Airhelp/SAS*, [ECLI:EU:C:2021:226][...] 24. punkts). Lai gan varētu būt pamatoti uzskatīt, ka ārkārtēji apstākļi eksistē tad, ja iestādes vai nu pilnīgi aizliedz konkrētus pārvadājumu pakalpojumus, vai arī aizliedz vai ierobežo personu pārvietošanos tādā veidā, kas *de facto* izslēdz konkrētā pārvadājuma pakalpojuma sniegšanu (piem., lidostu slēgšana, lidojumu aizliegums vai iecelšanas aizliegums u.tml.). Tomēr ir pārmērīgi uzskatīt, ka ārkārtēji apstākļi pastāv arī tad, ja pārvadājuma pakalpojums juridiski un faktiski gan ir iespējams bez ierobežojumiem, bet aviosabiedrības ekonomisku apsvērumu dēļ (piem., lai izvairītos no tukšajiem lidojumiem) izlemj samazināt lidojumu maršrutus un atcelt reisos. Tik tālejoša aviosabiedrību atslogošana notiek uz pasažieru rēķina un ir pretrunā Regulas Nr. 261/2004 mērķim nodrošināt augsta līmeņa pasažieru aizsardzību.

Šādiem ekonomiskiem apsvērumiem viennozīmīgi ir “iekšēja”, nevis “ārēja” izcelsme. Šādos gadījumos aviosabiedrības arī var “kontrolēt” situāciju, jo tās uz savu atbildību un brīvprātīgi izlemj atcelt lidojumu, lai gan ārēji apstākļi tās “nespiež” to darīt.

4.

Turklāt nav arī pietiekami, ka lidojuma atcelšanas brīdī pastāv ārkārtēji apstākļi Regulas Nr. 261/2004 izpratnē. Tieši ārkārtējiem apstākļiem arī ir jābūt tiem, kas “izraisa” konkrētā lidojuma atcelšanu, un izvairīties no lidojuma atcelšanas nevar pat tad, ja veic visus iespējamus pasākumus. COVID-19 pandēmijas kontekstā tas ir iespējams, ja, piemēram, lidostas operators vai gaisa satiksmes vadība liedz veikt atsevišķus lidojumus vai iestādes lemj par lidostu slēgšanu vai ar likumu tiek noteikts iecelšanas aizliegums. Turklāt no Regulas Nr. 261/2004 15. apsvēruma izriet, ka “ārkārtēji apstākļi” var attiekties vienīgi uz “noteiktu gaisa kuģi noteiktā dienā”, kas nevar būt gadījums, kad pasažierim tiek atteikta iekāpšana reisu pārkārtošanas dēļ šādu apstākļu, kas ir ietekmējuši (arī) citus reisos, rašanās rezultātā. Proti, jēdziena “ārkārtēji apstākļi” mērķis ir ierobežot gaisa pārvadātāja pienākumus, pat atbrīvojot viņu no tiem, ja no attiecīgā notikuma nav bijis iespējams izvairīties, pat ja tiktu veikti visi iespējamie pasākumi. Tomēr, ja aviosabiedrība brīvprātīgi pieņem lēmumu pārkārtot savus reisos tāda apstākļa dēļ, kas ir ietekmējis (arī) citus reisos, tad nekādā gadījumā nevar tikt uzskatīts, ka šo apstākļu rezultātā gaisa pārvadātājs ir bijis spiests atcelt konkrētu reisu (skat. [...] spriedums, 2012. gada 4. oktobris, C-22/11, *Finnair Oyj/Timy Lassooy*, [...] 37. punkts – par iekāpšanas atteikumu lidojumu plāna pārkārtošanas rezultātā

gaisa satiksmes vadības dispečeru streika dēļ). Šī judikatūra varētu būt attiecināma uz lidojumu plāna samazināšanu COVID-19 pandēmijas dēļ.

5.

Ciktāl atbildētāja apgalvo, ka reisu atcelšanas mērķis esot bijis arī apkalpes veselības aizsardzība, arī šo iebildumu nevar ņemt vērā. Arī reisu atcelšana apkalpes darba un veselības aizsardzības apsvērumu dēļ nav uzskatāma par ārkārtēju apstākli. Apkalpes darba un veselības aizsardzība, kas ietilpst aviosabiedrības kā darba devējas pienākumu jomā, pirmām kārtām ir iekšējs apstāklis atbildētājas uzņēmumā, nevis “ārējs apstāklis”. Varbūtēji palielināti veselības riski apkalpei un pilotiem, ko radīja COVID-19 pandēmija, arī atradās atbildētājas kontrolē, jo tā šos riskus varēja novērst, īstenojot atbilstīgus drošības pasākumus (izmantojot HEPA filtrus, nosakot obligātu prasību lietot sejas maskas). Vispārīga apkalpes veselības aizsardzības vērā ņemšana varētu arī nozīmēt to, ka ārkārtīgi piesardzīgas un preventīvas pieejas rezultātā “veselības aizsardzības apsvērumu dēļ” varētu tikt atcelts ikviens potenciālais lidojums, nepastāvot vajadzībai norādīt konkrētus faktus. Tas galu galā nozīmētu “pilnīgu rīcības brīvību”, jo principā ikvienā lidojumu maršrutā – arī neatkarīgi no COVID-19 izraisītās krīzes – starptautiskajos lidojumos ar dažādas izcelsmes pasažieriem, kuri atrodas šaurā telpā, var pastāvēt palielināts risks veselībai.

Tā kā Eiropas Savienības Tiesa līdz šim, cik noprotams, nav lēmusi par šiem jautājumiem, ir jāvēršas tajā ar lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu.

[..]

[..][Apsvērumi par valsts procesuālajām tiesībām]

[..][Paraksti]

[..]

[..][Formalitātes]