



Judikatūras krājums

TIESAS SPRIEDUMS (trešā palāta)

2018. gada 17. aprīlī*

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – Pārvadājumi – Kopēji noteikumi par kompensācijām un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos – Regula (EK) Nr. 261/2004 – 5. panta 3. punkts – 7. panta 1. punkts – Tiesības saņemt kompensāciju – Atbrivojums – Jēdziens “ārkārtēji apstākļi” – “Neorganizēts streiks”

Apvienotās lietas C-195/17, no C-197/17 līdz C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, no C-278/17 līdz C-286/17 un no C-290/17 līdz C-292/17

par lūgumiem sniegt prejudiciālu nolēmumu saskaņā ar LESD 267. pantu, ko iesniedza, pirmkārt, *Amtsgericht Hannover* (Hanoveres pirmās instances tiesa, Vācija) ar lēmumiem, kuri pieņemti 2017. gada 6. aprīlī (lietas C-195/17 un no C-197/17 līdz C-203/17) un 19. aprīlī (lietas C-226/17 un C-228/17), kā arī 2017. gada 11. maijā (lietas C-254/17, C-275/17, C-278/17 un C-281/17), 12. maijā (lietas C-274/17, C-279/17, C-280/17 un no C-282/17 līdz C-286/17), 16. maijā (lieta C-291/17) un 17. maijā (lieta C-290/17) un kuri Tiesā reģistrēti 2017. gada 13. aprīlī (lietas C-195/17 un no C-197/17 līdz C-203/17) un 28. aprīlī (lietas C-226/17 un C-228/17), kā arī 2017. gada 15. maijā (lieta C-254/17), 18. maijā (lietas C-274/17, C-275/17 un no C-278/17 līdz C-286/17) un 22. maijā (lietas C-290/17 un C-291/17), un, otrkārt, ar *Amtsgericht Düsseldorf* (Diseldorfas pirmās instances tiesa, Vācija) lēmumu, kas pieņemts 2017. gada 16. maijā (lieta C-292/17) un kas Tiesā reģistrēts 2017. gada 22. maijā, tiesvedībās

Helga Krüsemann u.c. (C-195/17),

Thomas Neufeldt u.c. (C-197/17),

Ivan Wallmann (C-198/17),

Rita Hoffmeyer (C-199/17),

Rudolf Meyer (C-199/17),

Susanne de Winder (C-200/17),

Holger Schlosser (C-201/17),

Nicole Schlosser (C-201/17),

Peter Rebbe u.c. (C-202/17),

Eberhard Schmeer (C-203/17),

Brigitte Wittmann (C-226/17),

* Tiesvedības valoda – vācu.

Reinhard Wittmann (C-228/17),
Regina Lorenz (C-254/17),
Prisca Sprecher (C-254/17),
Margarethe Yüce u.c. (C-274/17),
Friedemann Schoen (C-275/17),
Brigitta Schoen (C-275/17),
Susanne Meyer u.c. (C-278/17),
Thomas Kiehl (C-279/17),
Ralph Eßer (C-280/17),
Thomas Schmidt (C-281/17),
Werner Ansorge (C-282/17),
Herbert Blesgen (C-283/17),
Simone Künnecke u.c. (C-284/17),
Marta Gentile (C-285/17),
Marcel Gentile (C-285/17),
Gabriele Ossenbeck (C-286/17),
Angelina Fell u.c. (C-290/17),
Helga Jordan-Grompe u.c. (C-291/17),
EUflight.de GmbH (C-292/17)

pret

TUIfly GmbH.

TIESA (trešā palāta)

šādā sastāvā: palātas priekšsēdētājs L. Bejs Larsens [*L. Bay Larsen*], tiesneši J. Malenovskis [*J. Malenovský*], M. Safjans [*M. Saffjan*], D. Švābi [*D. Šváby*] (referents) un M. Vilaras [*M. Vilaras*],

ģenerāladvokāts: J. Tančevs [*E. Tanchev*],

sekretārs: R. Skjāno [*R. Schiano*], administrators,

ņemot vērā apsvērumus, ko sniedza:

– *T. Neufeldt u.c.* un *E. Schmeer* vārdā – *P. Degott, Rechtsanwalt,*

- *I. Wallmann* vārdā – *M. Kleinmann, Rechtsanwalt*,
- *H. un N. Schlosser, R. Lorenz un P. Sprecher, F. un B. Schoen*, kā arī *EUflight.de GmbH* vārdā – *H. Deussen un M. Diekmann, Rechtsanwälte*,
- *B. Wittmann* vārdā – *R. Weist, Rechtsanwalt*,
- *R. Wittmann* vārdā – *M. Michel, Rechtsanwalt*,
- *R. Eßer* pats,
- *W. Ansorge un H. Blesgen* vārdā – *J. Lucar-Jung, Rechtsanwältin*,
- *S. Künnecke* u.c. vārdā – *C. Steding, Rechtsanwalt*,
- *TUIfly GmbH* vārdā – *P. Kauffmann un K. Witt, Rechtsanwälte*,
- Vācijas valdības vārdā – *T. Henze, M. Hellmann un M. Kall*, pārstāvji,
- Francijas valdības vārdā – *E. de Moustier un I. Cohen*, pārstāves,
- Polijas valdības vārdā – *B. Majczyna*, pārstāvis,
- Eiropas Komisijas vārdā – *K.-Ph. Wojcik un K. Simonsson*, kā arī *N. Yerrell*, pārstāvji,

ņemot vērā rakstveida procesu un 2018. gada 25. janvāra tiesas sēdi,

noklausījusies ģenerālvokāta secinājumus 2018. gada 12. aprīļa tiesas sēdē,

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

- 1 Lūgumi sniegt prejudiciālu nolēmumu ir par to, kā interpretēt Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (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 (OV 2004, L 46, 1. lpp.), 5. panta 3. punktu.
- 2 Šie lūgumi ir iesniegti saistībā ar tiesvedībām starp pasažieriem un gaisa pārvadātāju *TUIfly GmbH* par pēdējā minētā atteikumu piešķirt kompensāciju šiem pasažieriem, kuru lidojumi bija ilgi kavējušies vai atcelti.

Atbilstošās tiesību normas

- 3 Regulas Nr. 261/2004 preambulas 1., 4., 14. un 15. apsvērumā ir noteikts:

“(1) [Savienības] rīcībai gaisa satiksmes nozarē cita starpā ir jābūt vērīgai uz to, lai nodrošinātu augsta līmeņa pasažieru aizsardzību. Turklāt ir jāņem vērā vispārējās patērētāju aizsardzības prasības.

[..]

(4) Tādēļ [Savienībai] ir jāpaaugstina ar [Padomes Regulu (EEK) Nr. 295/91 (1991. gada 4. februāris), ar ko nosaka kopīgus noteikumus iekāpšanas atteikuma kompensācijas sistēmai regulārajā gaisa satiksmē (OV 1991, L 36, 5. lpp.)] noteiktie aizsardzības standarti, lai pastiprinātu pasažieru tiesības un nodrošinātu, ka gaisa pārvadātāji strādā liberalizētā tirgū atbilstīgi saskaņotiem nosacījumiem.

[..]

(14) Saskaņā ar [..] Konvenciju [par dažu starptautisko gaisa pārvadājumu noteikumu unifikāciju, kas noslēgta Monreālā 1999. gada 28. maijā un Eiropas Kopienas vārdā apstiprināta ar Padomes Lēmumu 2001/539/EK (2001. gada 5. aprīlis) (OV 2001, L 194, 38. lpp.),] 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 politiskas nestabilitātes, meteoroloģisko apstākļu, kas nav piemēroti attiecīgā lidojuma veikšanai, drošības riska, negaidītu lidojuma drošības trūkumu un streiku dēļ, kas ietekmē apkalpojošā gaisa pārvadātāja darbību.

(15) “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, pat ja attiecīgais gaisa pārvadātājs ir veicis visus iespējamus pasākumus, lai izvairītos no lidojumu kavēšanās vai atcelšanas.”

4 Šīs regulas 5. pantā “Atcelšana” ir noteikts:

“1) “Ja atceļ lidojumu, attiecīgajiem pasažieriem:

[..]

- c) ir tiesības saskaņā ar 7. pantu no apkalpojošā gaisa pārvadātāja saņemt kompensāciju, ja vien
- i) pasažieri nav informēti par atcelšanu vismaz divas nedēļas pirms paredzētā izlidošanas laika vai
 - ii) pasažieri nav informēti par atcelšanu laika posmā no divām nedēļām līdz septiņām dienām pirms paredzētā izlidošanas laika un viņiem nav piedāvāta maršruta maiņa, sakarā ar kuru viņi var izlidot ne vairāk kā divas stundas pirms paredzētā izlidošanas laika un sasniegt savu galamērķi mazāk nekā četras stundas pēc iepriekš paredzētā ielidošanas laika, vai arī
 - iii) pasažieri nav informēti par atcelšanu mazāk nekā septiņas dienas pirms paredzētā izlidošanas laika un viņiem nav piedāvāta maršruta maiņa, sakarā ar kuru viņi var izlidot ne vairāk kā vienu stundu pirms iepriekš paredzētā izlidošanas laika un sasniegt savu galamērķi mazāk nekā divas stundas pēc paredzētā ielidošanas laika.

[..]

3. Apkalpošajam gaisa pārvadātājam nav jāmaksā kompensācija saskaņā ar 7. pantu, ja tas var pierādīt, ka lidojuma atcelšanu ir izraisījuši ārkārtēji apstākļi, no kuriem nevarētu izvairīties pat tad, ja tiktu veikti visi iespējamie pasākumi.”

5 Minētās regulas 7. panta “Tiesības saņemt kompensāciju” 1. punktā ir paredzēts:

“Ja ir izdarīta atsauce uz šo pantu, pasažieri saņem kompensāciju šādā apmērā:

- a) EUR 250 par visiem lidojumiem 1500 kilometru vai mazākā attālumā;
- b) EUR 400 par visiem lidojumiem Kopienas iekšienē vairāk nekā 1500 kilometru attālumā un par visiem citiem lidojumiem 1500 līdz 3500 kilometru attālumā;

c) EUR 600 par visiem lidojumiem, uz ko neattiecas a) vai b) apakšpunkts.

[..]”

Pamatlietas un prejudiciālie jautājumi

- 6 Visi prasītāji pamatlietās bija *TUIfly* rezervējuši lidojumus, kuri šim pārvadātājam bija jāveic no 2016. gada 3. līdz 8. oktobrim.
- 7 Kā izriet no lēmumiem lūgt prejudiciālu nolēmumu, visi šie lidojumi vai nu tika atcelti, vai arī to ielidošana aizkavējās par trīs vai vairāk stundām saistībā ar ārkārtēji liela *TUIfly* personāla locekļu skaita pamatotu prombūtni slimības dēļ pēc tam, kad šī gaisa pārvadātāja vadība 2016. gada 30. septembrī bija paziņojusi personālam par uzņēmuma pārstrukturēšanas plāniem.
- 8 No šiem lēmumiem izriet arī, ka, lai gan *TUIfly* personāla gadījumā parastais slimības dēļ darbā neieradušos personāla locekļu īpatsvars ir 10 %, laikposmā no 2016. gada 1. līdz 10. oktobrim šis īpatsvars ievērojami palielinājās, pieaugot no 34 % līdz 89 % attiecībā uz pilota kabīnes personālu un no 24 % līdz 62 % attiecībā uz salona apkalpes personālu.
- 9 Tādējādi no 2016. gada 3. oktobra *TUIfly* pilnībā atteicās no sava sākotnējā lidojumu saraksta, izmantojot subčarteram citus gaisa pārvadātājus un lūdzot atgriezties darbā personāla locekļus, kas bija atvaļinājumā.
- 10 Tomēr minēto personāla locekļu prombūtni dēļ 2016. gada 3. oktobrī 24 lidojumi tika veikti ar ievērojamu nokavēšanos. 2016. gada 4. oktobrī vēl 29 lidojumi tika veikti ar ievērojamu nokavēšanos un 7 lidojumi tika atcelti. No 2016. gada 5. oktobra tika atcelta liela daļa lidojumu. 2016. gada 7. un 8. oktobrī *TUIfly* atcēla visus lidojumus no Vācijas.
- 11 2016. gada 7. oktobrī *TUIfly* vadība informēja savu personālu, ka ir panākta vienošanās ar tā personāla pārstāvjiem.
- 12 Ņemot vērā šo situāciju, kuru *TUIfly* kvalificēja kā “ārkārtējus apstākļus” Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē, tā atteicās prasītājiem pamatlietās izmaksāt kompensāciju, kas ir paredzēta Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta iii) punktā un 7. pantā to Tiesas sniegtajā interpretācijā.

Lietas C-195/17, no C-197/17 līdz C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-274/17, C-275/17, no C-278/17 līdz C-286/17, C-290/17 un C-291/17

- 13 Lietās C-195/17, no C-197/17 līdz C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-274/17, C-275/17, no C-278/17 līdz C-286/17, C-290/17 un C-291/17 iesniedzējtiesa *Amtsgericht Hannover* (Hanoveres pirmās instances tiesa, Vācija) norāda, ka saskaņā ar Vācijas tiesu judikatūru apkalpes locekļa saslimšana, ja vien to nav izraisījusi trešās personas veikta sabotāža, un tas, ka ir nepieciešama viņa aizstāšana, nav “ārkārtēji apstākļi” Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē.
- 14 Lai gan šai tiesai nav skaidrs, vai ir iespējams šīs faktiskās situācijas, kuras ir pamatā tās izskatāmajām lietām, kvalificēt kā “ārkārtējus apstākļus”, jo šīs situācijas attiecas uz darbā neieradušos darbinieku īpatsvaru, kas nav tipisks gaisa pārvadātāja normālai darbībai, un ir tādas, kas, kā apgalvo atbildētāja pamatlietās, veidojas it īpaši “neorganizēta streika” vai paša personāla pausta aicinājuma uz boikotu gadījumā, šī tiesa tomēr uzskata, ka šajā lietā ir jāsecina, ka nekādi “ārkārtēji apstākļi” nav pastāvējuši.

- 15 Pirmkārt, minētā tiesa uzsver, ka gaisa pārvadātājs, uz kuru attiecas pamatlietas, paziņodams par uzņēmuma pārstrukturēšanas pasākumiem, iespējams, ir veicinājis tik ļoti liela darbā neieradušos darbinieku īpatsvara veidošanos. Otrkārt, lai gan vairums Vācijas tiesu “ārkārtēju apstākļu” pastāvēšanu atzīst gan iekšēja, gan ārēja streika gadījumā, *Amtsgericht Hannover* (Hanoveres pirmās instances tiesa) izskatāmajās lietās personāla prombūtni esot izraisījis aicinājums noteiktiem attiecīgā gaisa pārvadātāja personāla locekļiem doties slimības atvaļinājumā, un tādējādi to neesot izraisījusi oficiāla arodbiedrības iniciatīva. Līdz ar to šāda sabiedriska iniciatīva atšķiroties no oficiāla streika un esot kvalificējama kā “neorganizēts streiks”, uz kuru neattiecoties biedrošanās brīvība.
- 16 Piedevām, ja apstākļi, uz kuriem attiecas iesniedzējtiesas izskatāmās lietas, ir jākvalificē kā “ārkārtēji apstākļi”, minētajai tiesai nav skaidrs, vai šie apstākļi ir jāatzīst tikai attiecībā uz lidojumiem, kurus tie ir ietekmējuši, vai arī tie var tikt atzīti arī attiecībā uz lidojumiem pēc šo “ārkārtējo apstākļu” iestāšanās, šādi pieļaujot attiecīgo gaisa pārvadātāju atteikšanos izmaksāt kompensācijas tādu vēlāko lidojumu pasažieriem, kurus ir ietekmējusi iespējamā lidojumu pārplānošana, kas ir veikta pēc minēto “ārkārtējo apstākļu” iestāšanās.
- 17 Šajā ziņā iesniedzējtiesa atsauca uz Vācijas tiesu atšķirīgo judikatūru. Tomēr tā uzskata, ka Savienības likumdevēja griba, kas izriet no Regulas Nr. 261/2004 preambulas 15. apsvēruma, kā arī no norādījumiem, kuri ir izsecināmi no 2012. gada 4. oktobra sprieduma *Finnair* (C-22/11, EU:C:2012:604), tās ieskatā, ļauj uzskatīt, ka gaisa pārvadātājs uz Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punktu var atsaukties vienīgi attiecībā uz lidojumu, kuru ir ietekmējuši attiecīgie “ārkārtējie apstākļi”.
- 18 Šādos apstākļos *Amtsgericht Hannover* (Hanoveres pirmās instances tiesa) nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:
- “1) Vai apkalpojošā gaisa pārvadātāja lidojumu veikšanai nepieciešamā personāla ievērojamas daļas prombūtne saslimšanas dēļ ir [“ārkārtēji apstākļi”] [Regulas Nr. 261/2004] 5. panta 3. punkta izpratnē? Ja atbilde uz pirmo jautājumu ir apstiprinoša, cik lielam ir jābūt darbā neieradušos darbinieku īpatsvaram, lai varētu uzskatīt, ka pastāv [šādi ārkārtēji apstākļi]?
- 2) Ja atbilde uz pirmo jautājumu ir noliedzoša, vai apkalpojošā gaisa pārvadātāja lidojumu veikšanai nepieciešamā personāla ievērojamas daļas spontāna prombūtne no darba tiesību un koplīgumu viedokļa neatļautas darba pārtraukšanas (“neorganizēts streiks”) dēļ ir [“ārkārtēji apstākļi”] [Regulas Nr. 261/2004] 5. panta 3. punkta izpratnē? Ja atbilde uz otro jautājumu ir apstiprinoša, cik lielam ir jābūt darbā neieradušos darbinieku īpatsvaram, lai varētu uzskatīt, ka pastāv [šādi ārkārtēji apstākļi]?
- 3) Ja atbilde uz pirmo vai otro jautājumu ir apstiprinoša, vai [ārkārtējiem apstākļiem] bija jāpastāv attiecībā uz pašu atcelto lidojumu vai arī apkalpojošajam gaisa pārvadātājam ir tiesības ekonomisku apsvērumu dēļ izveidot jaunu lidojumu sarakstu?
- 4) Ja atbilde uz pirmo vai otro jautājumu ir apstiprinoša, vai izvairīšanās iespējas kritērijs attiecas tikai uz [“ārkārtējiem apstākļiem”] vai arī uz [minēto apstākļu] iestāšanās sekām?”

Lietā C-292/17

- 19 Lietā C-292/17 iesniedzējtiesa *Amtsgericht Düsseldorf* (Diseldorfas pirmās instances tiesa) norāda, ka 2012. gada 4. oktobra spriedumā *Finnair* (C-22/11, EU:C:2012:604) Tiesa gan ir atzinusi, ka iekāpšanas atteikums pasažierim attiecībā uz lidojumu, ko nav ietekmējis streiks, par labu tāda cita pasažiera iekāpšanai, kura iepriekšējo lidojumu ir ietekmējis streiks, pamato kompensācijas izmaksu. Tomēr

neesot tā, ka šis spriedums noteikti būtu attiecināms uz lidojumu atcelšanas jomu, jo Regulā Nr. 261/2004 neesot paredzēta iespēja pārvadātājam atsaukties uz “ārkārtējiem apstākļiem”, lai izvairītos no sava pienākuma izmaksāt kompensāciju iekāpšanas atteikuma gadījumā.

- 20 Šī tiesa tomēr konstatē, ka šīs regulas 5. panta 3. punktā ir prasīts, lai lidojuma atcelšanu būtu izraisījuši “ārkārtēji apstākļi”, un tādējādi, lai starp minēto apstākli un šo atcelšanu pastāvētu cēloņsakarība. Taču lidojuma atcelšana, kuru ir izraisījušas nevis prombūtnes slimības dēļ, bet apkalpojošā gaisa pārvadātāja lēmums, ņemot vērā šo apstākli, pilnībā pārplānot savus lidojumus, neļaujot minētā lidojuma atcelšanu tieši saistīt ar minēto apstākli. Šāda minētās regulas 5. panta 3. punkta interpretācija varētu balstīties uz tās preambulas 15. apsvērumu, saskaņā ar kuru “ārkārtējiem apstākļiem” ir jābūt ietekmējušiem noteiktu lidojumu.
- 21 Šādos apstākļos *Amtsgericht Düsseldorf* (Diseldorfas pirmās instances tiesa) nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:
- “1) Vai lidojuma atcelšanu var būt [izraisījuši ārkārtēji apstākļi Regulas Nr. 261/2004] 5. panta 3. punkta izpratnē arī tad, ja attiecīgie apstākļi (šajā gadījumā – “neorganizēts streiks” vai “saslimšanu vilnis”) ir ietekmējuši attiecīgo lidojumu tikai netieši, jo tie ir likuši gaisa pārvadātājam pilnībā pārplānot savu lidojumu sarakstu un šajā jaunajā sarakstā ir paredzēta konkrētā lidojuma plānveida atcelšana?
- 2) Vai gaisa pārvadātājs var tikt atbrīvots no saistībām, kas paredzētas Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punktā, arī gadījumā, kad bez šīs pārplānošanas attiecīgo lidojumu būtu bijis iespējams veikt, jo lidojumam norikotā apkalpe būtu bijusi pieejama, ja pārplānošanas dēļ tā nebūtu tikusi norikota citiem lidojumiem?”
- 22 Ar Tiesas priekšsēdētāja 2017. gada 10., 18. un 29. maija lēmumiem lietas C-195/17, no C-197/17 līdz C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, no C-278/17 līdz C-286/17 un no C-290/17 līdz C-292/17 tiesvedības mutvārdu daļā un sprieduma taisīšanai tika apvienotas.

Par prejudiciālajiem jautājumiem

Par lietās C-195/17, no C-197/17 līdz C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, no C-278/17 līdz C-286/17, C-290/17 un C-291/17 uzdoto jautājumu pieņemamību

- 23 *TUIfly* uzsver, ka *Amtsgericht Hannover* (Hanoveres pirmās instances tiesa) uzdotie pirmais, trešais un ceturtais jautājumi nav pieņemami. Pirmais jautājums, tā kā tajā ir lūgtas norādes attiecībā uz darbā neieradušos darbinieku īpatsvaru, kas ļauj konstatēt “ārkārtēju apstākļu” pastāvēšanu, esot iejaukšanās tiesas, kas izskata lietu pēc būtības, kompetences sfērā. Trešajam jautājumam neesot nekādas saistības ar pamatlietām, jo *TUIfly* jaunus sarakstus neesot izveidojis “uzņēmumam specifisku ekonomisku apsvērumu dēļ”, bet esot vienīgi pārplānojis savus lidojumus, neņemot vērā izmaksas un pat ne šādus ekonomiskus apsvērumus. Visbeidzot, ceturtais jautājums esot pārāk abstrakts.
- 24 Šajā ziņā ir jāatgādina, ka saskaņā ar Tiesas pastāvīgo judikatūru uz jautājumiem par Savienības tiesību interpretāciju, kurus valsts tiesa ir uzdevusi pašas noteiktajos tiesiskā regulējuma un faktisko apstākļu ietvaros un kuru precizitāte Tiesai nav jāpārbauda, attiecas atbilstības pieņēmums. Tiesa var atteikties lemt par valsts tiesas iesniegtu prejudiciālu jautājumu vienīgi tad, ja ir acīmredzams, ka lūgtajai Savienības tiesību interpretācijai nav nekādas saistības ar pamatlietas faktiskajiem apstākļiem vai tās priekšmetu, ja izvirzītā problēma ir hipotētiska vai arī ja Tiesai nav zināmi faktiskie vai tiesiskie apstākļi, kas būtu jāzina, lai sniegtu noderīgu atbildi uz tai uzdotajiem jautājumiem (spriedums, 2018. gada 28. februāris, *ZPT*, C-518/16, EU:C:2018:126, 19. punkts un tajā minētā judikatūra).

- 25 Šajā gadījumā ir jākonstatē, ka ar *Amtsgericht Hannover* (Hanoveres pirmās instances tiesa) uzdoto pirmo jautājumu Tiesai tiek lūgts interpretēt jēdzienu “ārkārtēji apstākļi” Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē, ņemot vērā faktus pamatlietās. Minētās tiesas konstatēto faktu kvalifikācijas no Savienības tiesību viedokļa priekšnoteikums ir šo tiesību interpretācija, kas LESD 267. pantā paredzētās tiesvedības ietvaros ir Tiesas kompetencē (spriedums, 2017. gada 20. decembris, *Asociación Profesional Elite Taxi*, C-434/15, EU:C:2017:981, 20. punkts).
- 26 Saistībā ar kritiku, kas ir pausta attiecībā uz *Amtsgericht Hannover* (Hanoveres pirmās instances tiesa) uzdoto trešo jautājumu, ir jāatgādina, ka šī sprieduma 24. punktā minēto atbilstības pieņemumu nevar atspēkot ar to vien, ka kāda no pamatlietas pusēm apstrīd noteiktus ar pamatlietām saistītus faktus, kuru precizitāte Tiesai nav jāpārbauda un no kuriem ir atkarīga minētā strīda priekšmeta noteikšana (spriedums, 2016. gada 22. septembris, *Breitsamer und Ulrich*, C-113/15, EU:C:2016:718, 34. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra).
- 27 Visbeidzot, nevar tikt uzskatīts, ka *Amtsgericht Hannover* (Hanoveres pirmās instances tiesa) uzdotais ceturtais jautājums ir abstrakts, jo tam ir tieša saistība ar pamatlietas priekšmetu un tas tād nav hipotētisks. Ar to, ja atbilde uz šīs tiesas uzdoto pirmo vai otro jautājumu būtu apstipriņoša, Tiesai tiek lūgts interpretēt nosacījumus, kas gaisa pārvadātājiem ļauj atbrīvoties no sava pienākuma izmaksāt pasažieriem kompensācijas atbilstoši Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunktam un 7. pantam.
- 28 Līdz ar to *TUIfly* iebildes par *Amtsgericht Hannover* (Hanoveres pirmās instances tiesa) uzdoto pirmā, trešā un ceturta jautājuma pieņemamību ir jānoraida.

Par lietas būtību

Par pirmajiem diviem jautājumiem lietās C-195/17, no C-197/17 līdz C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-274/17, C-275/17, no C-278/17 līdz C-286/17, C-290/17 un C-291/17, kā arī lietā C-292/17 uzdotajiem jautājumiem, ciktāl tie attiecas uz “ārkārtēju apstākļu” kvalifikāciju

- 29 Ar diviem pirmajiem jautājumiem lietās C-195/17, no C-197/17 līdz C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-274/17, C-275/17, no C-278/17 līdz C-286/17, C-290/17 un C-291/17, kā arī lietā C-292/17 uzdotajiem jautājumiem, kuri ir jāizvērtē kopā, iesniedzējtiesa būtībā vēlas noskaidrot, vai Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkts, to aplūkojot šīs regulas preambulas 14. apsvēruma gaismā, ir jāinterpretē tādējādi, ka tāda lidojumu apkalpes personāla ievērojamas daļas spontāna prombūtne (“neorganizēts streiks”) kā tā, uz kuru attiecas pamatlietas, ietilpst jēdzienā “ārkārtēji apstākļi” šīs tiesību normas izpratnē.
- 30 Šajā ziņā ir jāatgādina, ka lidojuma atcelšanas vai ilgas, proti, trīs vai vairāk stundu ilgas, kavēšanās gadījumā, Savienības likumdevējs ir paredzējis gaisa pārvadātājiem Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punktā paredzētos pienākumus pielāgot situācijai (spriedums, 2017. gada 4. maijs, *Pešková* un *Peška*, C-315/15, EU:C:2017:342, 19. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra).
- 31 Piemēram, saskaņā ar šīs regulas preambulas 14. un 15. apsvērumu, kā arī 5. panta 3. punktu, atkāpjoties no šī panta 1. punkta, gaisa pārvadātājs ir atbrīvots no sava pienākuma izmaksāt pasažieriem kompensācijas atbilstoši Regulas Nr. 261/2004 7. pantam, ja tas var pierādīt, ka lidojuma atcelšanu vai arī trīs vai vairāk stundu ilgu kavēšanos ir izraisījuši “ārkārtēji apstākļi”, no kuriem nevarētu izvairīties pat tad, ja tiktu veikti visi iespējamie pasākumi (spriedums, 2017. gada 4. maijs, *Pešková* un *Peška*, C-315/15, EU:C:2017:342, 20. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra).

- 32 Kā “ārkārtēji apstākļi” Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē var tikt kvalificēti notikumi, kas sava rakstura vai cēloņa dēļ nav tipiski attiecīgā gaisa pārvadātāja normālai darbībai un ir ārpus tā faktiskās kontroles (spriedums, 2017. gada 4. maijs, *Pešková* un *Peška*, C-315/15, EU:C:2017:342, 22. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra).
- 33 Saskaņā ar minētās regulas preambulas 14. apsvērumu šādi apstākļi var rasties it sevišķi streiku dēļ, kuri ietekmē apkalpojošā gaisa pārvadātāja darbību.
- 34 Šajā ziņā Tiesa jau ir izmantojusi iespēju precizēt, ka šajā regulas preambulas apsvērumā minētie apstākļi noteikti un automātiski nav iemesli atbrīvojumam no Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunktā paredzētā pienākuma izmaksāt kompensāciju (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2008. gada 22. decembris, *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, 22. punkts) un ka tādējādi katrā konkrētajā gadījumā atsevišķi ir jāizvērtē, vai šie apstākļi atbilst abiem šī sprieduma 32. punktā atgādinātajiem kumulatīvajiem nosacījumiem.
- 35 No Tiesas judikatūras izriet, ka katrs neparedzēts notikums nav noteikti jākvalificē kā “ārkārtēji apstākļi” iepriekšējā punktā minētajā izpratnē, bet ka ir iespējams uzskatīt, ka šāds notikums ir tipisks attiecīgā gaisa pārvadātāja normālai darbībai (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2015. gada 17. septembris, *van der Lans*, C-257/14, EU:C:2015:618, 42. punkts).
- 36 Piedevām, ņemot vērā Regulas Nr. 261/2004 mērķi, kas, kā izriet no tās preambulas 1. apsvēruma, ir nodrošināt augsta līmeņa pasažieru aizsardzību, un tāpēc, ka šīs regulas 5. panta 3. punktā ir ietverta atkāpe no principa, ka lidojumu atcelšanas vai ilgas kavēšanās gadījumā pasažieriem ir tiesības saņemt kompensāciju, jēdziens “ārkārtēji apstākļi” šī pēdējā minētā punkta izpratnē ir jāinterpretē šauri (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2008. gada 22. decembris, *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, 20. punkts).
- 37 Vai tāds “neorganizēts streiks” kā tas, uz kuru attiecas pamatlieta, var tikt kvalificēts kā “ārkārtēji apstākļi” Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē, ir jānosaka, ņemot vērā šos elementus.
- 38 Šajā gadījumā no Tiesai iesniegtajiem lietas materiāliem izriet, ka attiecīgā gaisa pārvadātāja personāla “neorganizētā streika” cēlonis bija šī gaisa pārvadātāja pēkšņais paziņojums par uzņēmuma pārstrukturēšanu. Šis paziņojums izraisīja to, ka apmēram nedēļu, sekojot aicinājumam, ko bija pauduši nevis uzņēmuma darbinieku pārstāvji, bet paši darbinieki, spontāni dodoties slimības atvaļinājumā, darbā neieradušos lidojumu apkalpes personāla locekļu īpatsvars bija īpaši liels.
- 39 Tātad netiek apstrīdēts, ka šo “neorganizēto streiku” uzsāka *TUIfly* personāls, lai izvirzītu savas prasības, kuras šajā gadījumā attiecās uz šī gaisa pārvadātāja vadības paziņotajiem pārstrukturēšanas pasākumiem.
- 40 Taču, kā savos rakstveida apsvērumos pareizi norāda Eiropas Komisija, uzņēmumu pārstrukturēšanas un reorganizācijas ir normāli uzņēmumu vadības pasākumi.
- 41 Tādējādi tā ir parasta parādība, ka gaisa pārvadātāji, veicot savu darbību, var saskarties ar domstarpībām – pat konfliktiem – ar sava personāla locekļiem vai arī kādu šī personāla daļu.
- 42 Līdz ar to šī sprieduma 38. un 39. punktā minētajos apstākļos riski, kurus izraisa šādu pasākumu sociālās sekas, ir jāuzskata par tipiskiem attiecīgā gaisa pārvadātāja normālai darbībai.
- 43 Piedevām nevar tikt uzskatīts, ka “neorganizētais streiks”, uz kuru attiecas pamatlīeta, bija ārpus attiecīgā gaisa pārvadātāja faktiskās kontroles.

- 44 Papildus tam, ka šī “neorganizētā streika” cēlonis bija minētā gaisa pārvadātāja lēmums, ir jānorāda, ka, neņemot vērā lielo darbā neieradušos darbinieku īpatsvaru, uz ko norāda iesniedzējtiesa, “neorganizētais streiks” tika pārtraukts pēc vienošanās, kuru gaisa pārvadātājs noslēdza ar darbinieku pārstāvjiem.
- 45 Līdz ar to šāds streiks nevar tikt kvalificēts kā tādi “ārkārtēji apstākļi” Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē, kuru dēļ gaisa pārvadātājs faktiski var tikt atbrīvots no tam šīs regulas 5. panta 1. punkta c) apakšpunktā un 7. panta 1. punktā paredzētā pienākuma izmaksāt kompensāciju.
- 46 Šo apsvērumu nevar atspēkot fakts, ka minētā sabiedriskā iniciatīva piemērojamo Vācijas sociālo tiesību aktu izpratnē būtu jākvalificē kā “neorganizēts streiks”, ja vien to nav oficiāli ierosinājusi arodbiedrība.
- 47 Ja streiki, kuri, pamatojoties uz piemērojamajām valsts tiesībām, būtu likumīgi, tiktu nošķirti no tiem, kas tādi nebūtu, lai noteiktu, vai tie ir kvalificējami kā “ārkārtēji apstākļi” Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē, tiesības saņemt kompensāciju tiktu padarītas atkarīgas no katras attiecīgās dalībvalsts sociālo tiesību aktiem, šādi apdraudot Regulas Nr. 261/2004 preambulas 1. un 4. apsvērumā minētos regulas mērķus nodrošināt augsta līmeņa pasažieru aizsardzību, kā arī to, lai gaisa pārvadātāju darbības veikšanas nosacījumi Savienības teritorijā būtu saskaņoti.
- 48 Ņemot vērā iepriekš minēto, uz diviem pirmajiem jautājumiem lietās C-195/17, no C-197/17 līdz C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-274/17, C-275/17, no C-278/17 līdz C-286/17, C-290/17 un C-291/17, kā arī lietā C-292/17 uzdotajiem jautājumiem ir jāatbild, ka Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkts, to aplūkojot šīs regulas preambulas 14. apsvēruma gaismā, ir jāinterpretē tādējādi, ka tāda lidojumu apkalpes personāla ievērojamas daļas spontāna prombūtne (“neorganizēts streiks”), – sekojot aicinājumam, ko ir pauduši nevis uzņēmuma darbinieku pārstāvji, bet paši darbinieki, spontāni dodoties slimības atvaļinājumā, – kā tā, uz kuru attiecas pamatlietas un kuras cēlonis ir apkalpojošā gaisa pārvadātāja pēkšņais paziņojums par uzņēmuma pārstrukturēšanu, neietilpst jēdzienā “ārkārtēji apstākļi” šīs tiesību normas izpratnē.

Par trešo un ceturto jautājumu lietās C-195/17, no C-197/17 līdz C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-274/17, C-275/17, no C-278/17 līdz C-286/17, C-290/17 un C-291/17, kā arī lietā C-292/17 uzdotajiem jautājumiem, ciktāl tie attiecas uz secinājumiem, kas būtu jāizdara no faktu pamatlietas kvalifikācijas par “ārkārtējiem apstākļiem”

- 49 Ņemot vērā atbildi, kas tika sniegta uz pirmo un otro jautājumu lietās C-195/17, no C-197/17 līdz C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-274/17, C-275/17, no C-278/17 līdz C-286/17, C-290/17 un C-291/17, nav jāatbild uz trešo un ceturto jautājumu minētajās lietās, kā arī uz lietā C-292/17 uzdotajiem jautājumiem, ciktāl tie attiecas uz secinājumiem, kas būtu jāizdara no faktu pamatlietas kvalifikācijas par “ārkārtējiem apstākļiem”.

Par tiesāšanās izdevumiem

- 50 Attiecībā uz pamatlietas pusēm šī tiesvedība ir stadija procesā, kuru izskata iesniedzējtiesa, un tā lemj par tiesāšanās izdevumiem. Izdevumi, kas radušies, iesniedzot apsvērumus Tiesai, un kas nav minēti pušu izdevumi, nav atlīdzināmi.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (trešā palāta) nospriež:

Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (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, 5. panta 3. punkts, to aplūkojot šīs regulas preambulas 14. apsvēruma gaismā, ir jāinterpretē

tādējādi, ka tāda lidojumu apkalpes personāla ievērojamas daļas spontāna prombūtne (“neorganizēts streiks”), – sekojot aicinājumam, ko ir pauduši nevis uzņēmuma darbinieku pārstāvji, bet paši darbinieki, spontāni dodoties slimības atvaļinājumā, – kā tā, uz kuru attiecas pamatlietas un kuras cēlonis ir apkalpojošā gaisa pārvadātāja pēkšņais paziņojums par uzņēmuma pārstrukturēšanu, neietilpst jēdzienā “ārkārtēji apstākļi” šīs tiesību normas izpratnē.

[Paraksti]