ĢENERĀLADVOKĀTA JEVGENIJA TANČEVA [*EVGENI TANCHEV*]
SECINĀJUMI,
sniegti 2018. gada 12. aprīlī [1]

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

Helga Krüsemann
Gabriele Heidenreich
Doris Manneck
***Rita Juretschke* (C-195/17)**
Thomas Neufeldt
***Julia* un *Gabriel Neufeldt*, abus juridiski pārstāv viņu vecāki *Sandra* un *Thomas Neufeldt* (C-197/17)**
***Ivan Wallmann* (C-198/17)**
Rita Hoffmeyer
***Rudolf Meyer* (C-199/17)**
***Susanne de Winder* (C-200/17)**
***Holger* un *Nicole Schlosser* (C-201/17)**
Peter Rebbe
Hans-Peter Rebbe
***Harmine Rebbe* (C-202/17)**
***Eberhard Schmeer* (C-203/17)**
***Brigitte Wittmann* (C-226/17)**
***Reinhard Wittmann* (C-228/17)**
Regina Lorenz
***Prisca Sprecher* (C-254/17)**
Margarethe Yüce
Ali Yüce
Emin Yüce
***Emre Yüce* (C-274/17)**
Friedemann Schoen
***Brigitta Schoen* (C-275/17)**
Susanne Meyer
Sophie Meyer
***Jan Meyer* (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
Thomas Küther
Antonia Künnecke
***Moritz Künnecke* (C-284/17)**
Marta Gentile

1 Oriģinālvaloda – angļu.

***Marcel Gentile* (C-285/17)**
***Gabriele Ossenbeck* (C-286/17)**
Angelina Fell
Florian Fell
***Vincent Fell* (C-290/17)**
Helga Jordan-Grompe
Sven Grompe
Yves-Felix Grompe
***Justin Joel Grompe* (C-291/17)**
pret
TUIfly GmbH
(*Amtsgericht Hannover* (Hanoveres pirmās instances tiesa, Vācija) 24 lūgumi sniegt prejudiciālu nolēmumu)
un
***EUflight.de GmbH* (C-292/17)**
pret
TUIfly GmbH

(*Amtsgericht Düsseldorf* (Diseldorfas pirmās instances tiesa, Vācija) lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu)

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – Gaisa pārvadājumi – Regula (EK) Nr. 261/2004 – 5. panta 3. punkts – Kompensācija pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos – Jēdziens "ārkārtēji apstākļi" – Lidojumu apkalpes personāla masveida prombūtne saistībā ar tā dēvēto "neorganizēto streiku", aizbildinoties ar saslimšanu – Cēloņsakarība – Izvairīšanās iespēja

I. Ievads

1. Vai tā dēvētais "neorganizētais streiks"[2], aizbildinoties ar saslimšanu, ir "ārkārtēji apstākļi" Regulas (EK) Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē[3], un tādējādi gaisa pārvadātājam nav pienākuma maksāt kompensāciju pasažieriem, kas piedzīvo šī streika rezultātā radušās lidojumu kavēšanās vai atcelšanas?

2. Tas būtībā ir galvenais jautājums, kas rodas un ir uzdots Tiesai šajos apvienotajos lūgumos sniegt prejudiciālu nolēmumu, ko ir iesniegušas *Amtsgericht Hannover* (Hanoveres pirmās instances tiesa, Vācija) un *Amtsgericht Düsseldorf* (Diseldorfas pirmās instances tiesa, Vācija), kurās vairāki pasažieri ir cēluši prasības par kompensācijas piedziņu saskaņā ar Regulu Nr. 261/2004 pēc tam, kad viņu lidojumi tika atcelti vai ievērojami aizkavēti sakarā ar to, ka neparasti liels gaisa pārvadātāja lidojumu apkalpes personāla īpatsvars bija slimības atvaļinājumā.

3. Tādējādi šī lieta rada Tiesai iespēju pilnveidot tās judikatūru attiecībā uz Regulas Nr. 261/2004 interpretāciju, kam, jāatgādina, ir reāla ietekme uz Eiropas Savienības pilsoņu un visu to personu, kuras ceļo tās teritorijā, dzīvēm.

2 Tīmekļa vietnē http://dictionnaire-juridique.jurimodel.com/Gr%E8ve.html "grève sauvage" [neorganizēts streiks] ir definēts kā "grève déclenchée en dehors d'un mot d'ordre d'un syndicat" [streiks, kas izcēlies bez arodbiedrības akcepta]. Tīmekļa vietnē https://dictionary.cambridge.org/us/dictionary/english/wildcat-strike, *Cambridge dictionary* [Kembridžas vārdnīcā] neorganizēts streiks ir definēts kā "pēkšņi, bez brīdinājuma izcēlies darbinieku streiks (= atteikšanās strādāt kā protesta forma), kam bieži vien nav arodbiedrību oficiāla atbalsta". Diskusiju par neorganizētiem streikiem ES tiesībās skat., piemēram, Alan Bogg, "*Viking and Laval*: The International Labour Law Perspective", no: Mark R. Freeland un Jeremias Prassl, *Viking, Laval and Beyond* (2014, Hart Publishing) 41.–74. lpp.

3 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 (OV 2004, L 46, 1. lpp.; turpmāk tekstā – "Regula Nr. 261/2004").

II. Tiesiskais regulējums

4. Regulas Nr. 261/2004 preambulas 1., 2., 14. un 15. apsvērumā ir noteikts:

"(1) Kopienas rīcībai gaisa satiksmes nozarē cita starpā ir jābūt vērstai uz to, lai nodrošinātu augsta līmeņa pasažieru aizsardzību. Turklāt ir jāņem vērā vispārējās patērētāju aizsardzības prasības.

(2) Iekāpšanas atteikums un lidojumu atcelšana vai ilga kavēšanās rada nopietnas problēmas un sarežģījumus pasažieriem.

[..]

(14) Saskaņā ar Monreālas Konvenciju apkalpojošo gaisa pārvadātāju saistības ir jāierobežo vai jāatceļ ārkārtēju apstākļu gadījumos, no kuriem nevarētu izvairīties pat tad, ja veiktu visus iespējamos 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 iespējamos pasākumus, lai izvairītos no lidojumu kavēšanās vai atcelšanas."

5. Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punktā ir noteikts:

"Apkalpojošajam 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."

III. Pamatlietu fakti un prejudiciālie jautājumi

A. Amtsgericht Hannover lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu

6. Prasītāji 24 lietās, kuras izskata *Amtsgericht Hannover* (Hanoveres pirmās instances tiesa), bija rezervējuši lidojumus uzņēmumā *TUIfly GmbH* (turpmāk tekstā – "uzņēmums *TUIfly*"), kas ir gaisa pārvadātājs ar juridisko adresi Hanoverē, Vācijā. Prasītāji vēlas saņemt kompensāciju no *TUIfly* atbilstoši Regulas Nr. 261/2004 7. pantam [4], jo laikā no 2016. gada 3. līdz 8. oktobrim viņu lidojumi tika atcelti vai ievērojami kavējās.

7. Minētās lidojumu atcelšanas vai kavēšanās radās sakarā ar incidentu, kas notika 2016. gada oktobra sākumā, kad liels skaits uzņēmuma *TUIfly* lidojumu apkalpes darbinieku pēkšņi paziņoja par saslimšanu, kā rezultātā bija jāatceļ vairāk nekā 100 lidojumu un vēl daudzi lidojumi ievērojami kavējās.

8. Šis slimības atvaļinājumu vilnis uzviļņoja pēc tam, kad 2016. gada 30. septembrī uzņēmuma *TUIfly* vadība darbiniekiem paziņoja nākotnes pārstrukturēšanas plānus, kuri tika uzņemti ļoti noraidoši.

4 Attiecībā uz kompensāciju līmeņiem gadījumos, kad lidojums tiek atcelts vai aizkavējas, skat. šo secinājumu 38. punktu.

9. Kā norādīts rīkojumā par prejudiciālu jautājumu uzdošanu, uzņēmumā *TUIfly* parasti slimības atvaļinājumā vienlaicīgi ir apmēram 10 % personāla, tostarp pilota kabīnes un salona apkalpes personāls. Taču pēc uzņēmuma *TUIfly* vadības 2016. gada 30. septembra paziņojuma par pārstrukturēšanas pasākumiem uzņēmuma *TUIfly* personāla slimības atvaļinājumu skaits palielinājās, it īpaši laikposmā no 2016. gada 3. līdz 9. oktobrim, sasniedzot maksimumu 2016. gada 7. oktobrī ar 89 % no pilota kabīnes personāla un 62 % no salona apkalpes personāla, kuri bija prombūtnē slimības dēļ.

10. Rezultātā 2016. gada 3. oktobrī uzņēmums *TUIfly* pilnībā atteicās no sava sākotnējā lidojumu saraksta un izveidoja jaunu sarakstu. Uzņēmums *TUIfly* pasūtīja citām aviosabiedrībām tālāk deleģētus apakščārtera reisus un lūdza atgriezties darbā tos darbiniekus, kuri bija atvaļinājumā.

11. 2016. gada 3. oktobrī darbinieku nepietiekamā skaita dēļ 24 lidojumi tika veikti ar lielu nokavēšanos. 2016. gada 4. oktobrī tika atcelti 7 lidojumi un 29 lidojumi tika veikti ar lielu nokavēšanos. Sākot no 2016. gada 5. oktobra tika atcelts liels lidojumu skaits. 2016. gada 7. un 8. oktobrī uzņēmums *TUIfly* atcēla visus lidojumus no Vācijas uz attiecīgajiem galamērķiem, pamatojoties uz pieņēmumu, ka pēc ceļojuma beigām vairs nebūtu iespējams garantēt pasažieru nogādāšanu atpakaļ.

12. 2016. gada 7. oktobrī uzņēmuma *TUIfly* vadība informēja darbiniekus, ka ir panākta vienošanās ar personāla pārstāvjiem par pārstrukturēšanas plāniem. Pēc tam uzņēmuma lidojumu apkalpes personāla slimības atvaļinājumu skaits samazinājās līdz normālajam līmenim.

13. Pamatlietā uzņēmums *TUIfly* apgalvo, ka tam neesot jāmaksā kompensācija prasītājiem, jo minēto lidojumu atcelšanu vai kavēšanos esot izraisījuši "ārkārtēji apstākļi" Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē. Prasītāji uzskata, ka uzņēmums *TUIfly* neesot atbrīvots no kompensācijas izmaksāšanas viņiem, jo attiecīgie notikumi neesot uzskatāmi par ārkārtējiem apstākļiem un no tiem būtu bijusi iespēja izvairīties, ja būtu veikti visi iespējamie pasākumi.

14. Šādos apstākļos *Amtsgericht Hannover* (Hanoveres pirmās instances tiesa) nolēma apturēt 24 tiesvedības un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:

"1) Vai apkalpojošā gaisa pārvadātāja lidojumu veikšanai nepieciešamā personāla ievērojamas daļas prombūtne saslimšanas dēļ ir ārkārtējs apstāklis 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 šāds ārkārtējs apstāklis?

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 ārkārtējs apstāklis 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 šāds ārkārtējs apstāklis?

3) Ja atbilde uz pirmo vai otro jautājumu ir apstiprinoša, vai ārkārtējam apstāklim 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 ārkārtējo apstākli vai arī uz ārkārtējā apstākļa iestāšanās sekām?"

B. Amtsgericht Düsseldorf lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu

15. Pamatlietā, ko izskata *Amtsgericht Düsseldorf* (Diseldorfas pirmās instances tiesa), viens prasītājs ir cēlis prasību pret uzņēmumu *TUIfly*, pieprasot kompensāciju saskaņā ar Regulas Nr. 261/2004 7. pantu. Rīkojumā par prejudiciāla jautājuma uzdošanu ir norādīts, ka prasītājs, uzņēmums *EUflight.de*, esot iesniedzis šo prasību pasažiera vārdā, kas esot tam nodevis savas šajā regulā garantētās tiesības saņemt kompensāciju par 2016. gada 7. oktobrī atceltu lidojumu.

16. Kā ir norādīts rīkojumā par prejudiciāla jautājuma uzdošanu, *Amtsgericht Düsseldorf* (Diseldorfas pirmās instances tiesa) uzskata, ka liela skaita darbinieku pēkšņa došanās slimības atvaļinājumā, neatkarīgi no tā, vai tas ir saistīts ar reālu saslimšanu vilni vai ar tā saukto "neorganizēto streiku", ir kvalificējama kā "ārkārtēji apstākļi" Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē. Tomēr iesniedzējtiesai ir šaubas, vai ir pietiekama cēloņsakarība starp šiem ārkārtējiem apstākļiem un konkrētā lidojuma atcelšanu, jo tā notika situācijā, kad, sākot no 2016. gada 2. oktobra, tika pārplānoti visi uzņēmuma *TUIfly* lidojumi. Proti, iesniedzējtiesa norāda, ka, tā kā uzņēmums *TUIfly* nav norādījis, kuru konkrēto apkalpi ir bijis plānots norīkot attiecīgā lidojuma veikšanai, tas no pienākuma maksāt kompensāciju tiks atbrīvots ārkārtēju apstākļu dēļ tikai tad, ja cēloņsakarība starp šiem apstākļiem un lidojuma atcelšanu tiks interpretēta plaši.

17. Šādos apstākļos *Amtsgericht Düsseldorf* (Diseldorfas pirmās instances tiesa) nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādu prejudiciālu jautājumu:

"Vai lidojuma atcelšanu var būt izraisījis ārkārtējs apstāklis 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? 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 norīkotā apkalpe būtu bijusi pieejama, ja pārplānošanas dēļ tā nebūtu tikusi norīkota citiem lidojumiem?"

IV. Tiesvedība Tiesā

18. Saskaņā ar Tiesas Reglamenta 54. pantu lietas par *Amtsgericht Hannover* (Hanoveres pirmās instances tiesa) iesniegtajiem 24 lūgumiem sniegt prejudiciālu nolēmumu un vienu *Amtsgericht Düsseldorf* (Diseldorfas pirmās instances tiesa) iesniegto lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu tiesvedības rakstveida un mutvārdu daļā un sprieduma taisīšanai tika apvienotas [5].

19. Rakstveida apsvērumus Tiesai iesniedza prasītāju pārstāvji deviņās no apvienotajām lietām [6], kā arī uzņēmuma *TUIfly*, Vācijas valdības, Polijas valdības un Komisijas pārstāvji.

20. Prasītāju pārstāvji 11 no apvienotajām lietām [7], uzņēmuma *TUIfly*, Francijas valdības, Vācijas valdības un Komisijas pārstāvji piedalījās 2018. gada 25. janvāra tiesas sēdē.

5 Jāpiemin, ka sākotnēji *Amtsgericht Hannover* (Hanoveres pirmās instances tiesa) bija iesniegusi 28 lūgumus sniegt prejudiciālu nolēmumu, taču 3 lūgumi sniegt prejudiciālu nolēmumu lietās C-196/17, C-276/17 un C-277/17 tika atsaukti, tādējādi palika 25 lietas. Jāpiemin arī, ka lietās C-307/17, C-311/17, C-316/17, C-317/17, no C-352/17 līdz C-362/17, C-394/17, C-403/17, C-409/17 un C-429/17 par 19 lūgumiem sniegt prejudiciālu nolēmumu, kurus ir iesniegusi *Amtsgericht Hannover* (Hanoveres pirmās instances tiesa) un viens no kuriem (C-352/17) ir ticis atsaukts, saskaņā ar Tiesas Reglamenta 55. pantu tiesvedība ir apturēta līdz brīdim, kamēr Tiesa pasludinās spriedumu šajās lietās.

6 Lietas C-197/17, C-198/17, C-201/17, C-203/17, C-254/17, C-275/17, C-280/17, C-284/17 un C-292/17.

7 Lietas C-197/17, C-198/17, C-201/17, C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-275/17, C-282/17, C-283/17 un C-292/17. Tādējādi to prasītāju pārstāvji, kas Tiesai iesniedza rakstveida apsvērumus, arī piedalījās tiesas sēdē, izņemot prasītāju pārstāvjus lietās C-280/17 un C-284/17. Prasītāju pārstāvji lietās C-226/17, C-228/17, C-282/17 un C-283/17 Tiesai sniedza tikai mutvārdu paskaidrojumus.

V. Analīze

21. Mana analīze ir sadalīta trīs galvenajās daļās. Pirmkārt, es sniegšu ievadpiezīmi par Tiesai uzdoto jautājumu izskatīšanu. Otrkārt, es aplūkošu dažus iepriekš izlemjamus jautājumus par pieņemamību, kurus ir uzdevis uzņēmums *TUIfly*. Treškārt, es pievērsīšos četru uzdoto jautājumu būtībai, pirms tam sniedzot pārskatu par Tiesas judikatūru attiecībā uz Regulas Nr. 261/2014 5. panta 3. punktu, kurā būs informācija par turpmāko izvērtējumu.

A. Ievadpiezīme

22. Uzdodot savus četrus jautājumus, *Amtsgericht Hannover* (Hanoveres pirmās instances tiesa) būtībā vaicā, vai tā dēvētais "neorganizētais streiks", aizbildinoties ar saslimšanu, kas tieši vai netieši izraisīja lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos, ir "ārkārtēji apstākļi" Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē, tādējādi atbrīvojot gaisa pārvadātāju no pienākuma izmaksāt kompensāciju pasažieriem pamatlietā.

23. Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punktā ir noteikts, ka apkalpojošajam gaisa pārvadātājam nav jāmaksā kompensācija saskaņā ar šīs regulas 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".

24. Tādējādi Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punktā ir norādīti trīs galvenie elementi, kas ir jāpierāda gaisa pārvadātājam, lai tas varētu savā labā izmantot tajā minēto atbrīvojumu: 1) ir jāpierāda, ka ir pastāvējuši "ārkārtēji apstākļi", 2) ārkārtējiem apstākļiem ir jābūt "izraisījušiem" lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos un 3) no ārkārtējiem apstākļiem "nevarētu izvairīties pat tad, ja tiktu veikti visi iespējamie pasākumi" [8].

25. *Amtsgericht Hannover* (Hanoveres pirmās instances tiesa) uzdotie četri jautājumi attiecas uz visiem trim minētajiem nosacījumiem. Pirmais un otrais jautājums attiecas uz pirmo no šiem nosacījumiem, proti, vai slimības atvaļinājumu vilni vai tā dēvēto "neorganizēto streiku" var uzskatīt par "ārkārtējiem apstākļiem". Trešais jautājums attiecas uz otro nosacījumu attiecībā uz cēloņsakarību, – vai pietiek ar to, ka ārkārtējie apstākļi tikai netieši izraisa lidojuma atcelšanu vai ilgu kavēšanos uzņēmuma *TUIfly* veiktās lidojumu saraksta pārplānošanas dēļ. Ceturtais jautājums attiecas uz trešo nosacījumu par to, vai būtu bijis "jāizvairās" no pašiem ārkārtējiem apstākļiem vai to radītajām sekām.

26. Vienīgais *Amtsgericht Düsseldorf* (Diseldorfas pirmās instances tiesa) uzdotais jautājums attiecas uz to, vai, pamatojoties uz pieņēmumu, ka slimības atvaļinājumu vilni vai tā dēvēto "neorganizēto streiku" var uzskatīt par "ārkārtējiem apstākļiem", var uzskatīt, ka lidojuma atcelšanu tomēr ir izraisījuši ārkārtēji apstākļi, ja tie ir tikai netieši ietekmējuši konkrēto lidojumu, jo šī lidojuma apkalpe faktiski bija pieejama un lidojums būtu noticis, ja uzņēmums *TUIfly*, ņemot vērā šos ārkārtējos apstākļus, nebūtu veicis vispārēju pārplānošanu, norīkojot šo apkalpi veikt citus lidojumus.

27. Līdz ar to *Amtsgericht Düsseldorf* (Diseldorfas pirmās instances tiesa) uzdotais jautājums ir ļoti līdzīgs *Amtsgericht Hannover* (Hanoveres pirmās instances tiesa) uzdotajam trešajam jautājumam. Tāpēc es savā analīzē tos izskatīšu kopā.

8 Skat., piem., ģenerāladvokātes E. Šarpstones [*E. Sharpston*] secinājumus lietā *Kramme*, C-396/06, EU:C:2007:555, 31. punkts.

B. Pieņemamība

28. Uzņēmums *TUIfly* uzskata, ka *Amtsgericht Hannover* (Hanoveres pirmās instances tiesa) iesniegtais lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir daļēji nepieņemams. Tas apgalvo, ka pirmais un otrais jautājums pārsniedz pamatlietas priekšmetu, jo šajos jautājumos ir norādīts uz gaisa pārvadātāja visa personāla slimības atvaļinājumu lielu īpatsvaru, kamēr pamatlieta attiecas uz slimības atvaļinājumu lielu īpatsvaru tikai lidojumu apkalpes personāla, proti, pilotu un stjuartu vidū. Tas arī izvirza argumentu, ka pirmais un otrais jautājums, kuros lūgts sniegt norādījumus par to, cik lielam ir jābūt darbā neieradušos darbinieku īpatsvaram, lai tas varētu tikt uzskatīts par ārkārtēju apstākli, attiecas uz faktu vērtējumu, kas jāveic valsts tiesai, nevis šai Tiesai. Turklāt uzņēmums *TUIfly* apgalvo, ka trešajam jautājumam nav saistības ar strīda priekšmetu galvenajā tiesvedībā, jo uzņēmums *TUIfly* jauno lidojumu sarakstu neizveidoja "ekonomisku apsvērumu dēļ", un šis jautājums tā vai citādi esot pārāk abstrakts.

29. Pieminēšu arī, ka, lai gan Vācijas valdība attiecībā uz *Amtsgericht Hannover* (Hanoveres pirmās instances tiesa) iesniegto lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu nav cēlusi iebildi par pieņemamību, tā tomēr uzskata, ka atbilde uz *Amtsgericht Hannover* (Hanoveres pirmās instances tiesa) uzdoto pirmo jautājumu nav noteicošā, lai atrisinātu strīdu pamatlietā, jo uzņēmuma *TUIfly* lidojumu apkalpes personāla vidū nebija masveida saslimšanas, bet gan notika tā dēvētais "neorganizētais streiks".

30. Manuprāt, *Amtsgericht Hannover* (Hanoveres pirmās instances tiesa) uzdotie jautājumi ir pieņemami.

31. Tiesas judikatūrā ir vispārpieņemts, ka uz jautājumiem par ES tiesību interpretāciju, kurus valsts tiesa ir uzdevusi pašas noteiktajos tiesiskā regulējuma un faktisko apstākļu ietvaros un kuru precizitāte Tiesai nav jāpārbauda, attiecas atbilstības pieņēmums. Tādējādi Tiesa var atteikties lemt par valsts tiesas iesniegtu prejudiciālu jautājumu tikai tad, ja ir acīmredzams, ka lūgtajai ES 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 ir vajadzīgi, lai sniegtu noderīgu atbildi uz tai uzdotajiem jautājumiem [9].

32. Turklāt iepriekš minētais atbilstības pieņēmums nevar tikt atspēkots ar to vien, ka kāda no pamatlietas pusēm apstrīd noteiktus faktus, no kuriem ir atkarīga minētā strīda priekšmeta noteikšana [10].

33. Šajā lietā no rīkojuma par prejudiciālu jautājumu uzdošanu un no pirmā un otrā jautājuma konteksta, kā tos ir formulējusi iesniedzējtiesa, ir skaidrs, ka šie jautājumi attiecas uz uzņēmuma *TUIfly* lidojumu apkalpes personālu. Netiek apstrīdēts, ka ieinteresētajām personām Tiesas statūtu 23. panta izpratnē bija iespēja efektīvi paust savu viedokli par šiem jautājumiem.

34. Turklāt nav acīmredzams, ka uzdotajiem jautājumiem nebūtu nekādas saistības ar pamatlietas faktiskajiem apstākļiem vai tās priekšmetu. Rīkojumā par prejudiciālu jautājumu uzdošanu nav arī norādes uz to, ka jautājumi attiecas uz tīri hipotētisku problēmu.

35. Līdz ar to nav pietiekama pamata, lai atspēkotu pieņēmumu par *Amtsgericht Hannover* (Hanoveres pirmās instances tiesa) uzdoto prejudiciālo jautājumu atbilstību.

9 Skat., piem., spriedumu, 2017. gada 14. decembris, *Avon Cosmetics*, C-305/16, EU:C:2017:970, 59. punkts un tajā minētā judikatūra.

10 Skat., piem., spriedumu, 2016. gada 22. septembris, *Breitsamer und Ulrich*, C-113/15, EU:C:2016:718, 34. punkts un tajā minētā judikatūra.

C. Lietas būtība

1. Pārskats par Tiesas judikatūru attiecībā uz Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punktu

36. No Tiesas pastāvīgās judikatūras izriet, ka atkāpes no noteikumiem, kas garantē tiesības lidmašīnu pasažieriem, ir jāinterpretē šauri [11]. Taču judikatūra tāpat arī apstiprina, ka, pieņemot Regulu Nr. 261/2004, Savienības likumdevējs ir vēlējies arī līdzsvarot lidmašīnu pasažieru intereses ar gaisa pārvadātāju interesēm [12]. Ievērojot minēto, atbrīvojumu no gaisa pārvadātāju pienākuma izmaksāt kompensāciju par lidojumu atcelšanu un ilgu kavēšanos "ārkārtēju apstākļu" – termins, kurš Regulā Nr. 261/2004 nav definēts, – gadījumā Tiesa ir interpretējusi tā, kā ir norādīts turpinājumā.

37. Tiesa ir noraidījusi argumentus par to, ka, interpretējot Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punktu, noteicošais būtu pārmērīgs finansiāls slogs gaisa pārvadātājiem, norādot, ka judikatūra liecina, ka ar patērētāju tiesību aizsardzības, kas ietver lidmašīnu pasažieru aizsardzību, mērķa nozīmīgumu var tikt attaisnotas pat būtiskas negatīvas ekonomiskās sekas atsevišķiem saimnieciskās darbības veicējiem [13].

38. Tiesa ir norādījusi, ka kompensācijas summa, kas noteikta 250 EUR, 400 EUR un 600 EUR apmērā atkarībā no attiecīgo lidojumu attāluma, saskaņā ar Regulas Nr. 261/2004 7. panta 2. punkta c) apakšpunktu vēl var tikt samazināta par 50 %, ja lidojuma gadījumā, uz ko neattiecas 7. panta 2. punkta a) vai b) apakšpunkts, kavēšanās ilgst mazāk par četrām stundām [14], un ka no Regulas Nr. 261/2004 izrietošo saistību izpilde neietekmē gaisa pārvadātāju tiesības prasīt atlīdzinājumu no jebkuras personas, tostarp trešajām personām, kas ir izraisījusi kavēšanos, kā ir noteikts šīs regulas 13. pantā. Tādējādi šāds atlīdzinājums varētu samazināt vai pat pilnībā atbrīvot gaisa pārvadātāju no finansiālā sloga, kas saistīts ar minētajām saistībām.

39. Tiesa tāpat ir atzinusi, ka nešķiet nesaprātīgi, ka šīs saistības, uz kurām attiecas iepriekš minētās tiesības uz atlīdzinājumu, sākotnēji ir jāuzņemas gaisa pārvadātājiem, ar kuriem attiecīgajiem pasažieriem ir pārvadājuma līgums, kas dod viņiem tiesības uz lidojumu, kuram nevajadzētu ne tikt atceltam, ne arī aizkavēties [15].

40. Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punktā formulētais noteikums ir papildus precizēts ar tā Tiesas sniegto interpretāciju. Tiesa ir norādījusi, ka Regulas Nr. 261/2004 preambulas 14. apsvērumā ir noteikts, ka 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 [16]. Tādējādi Tiesa no tā ir secinājusi, ka notikumi var tikt klasificēti kā ārkārtēji apstākļi Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē, ja tie sava rakstura vai cēloņa dēļ nav tipiski attiecīgā gaisa pārvadātāja normālai darbībai un ir ārpus šī pārvadātāja faktiskās kontroles [17]. Ievērojot minēto, Tiesa ir atzinusi, ka lidmašīnas sadursme ar putnu, kā arī šīs sadursmes rezultātā iespējami radītais bojājums, tā kā tie nav nesaraujami saistīti ar lidmašīnas darbību, to rakstura vai cēloņa dēļ nav tipiski attiecīgā gaisa pārvadātāja normālai darbībai

11 Spriedums, 2012. gada 4. oktobris, *Finnair*, C-22/11, EU:C:2012:604, 38. punkts. Skat. arī ģenerāladvokātes E. Šarpstones secinājumus lietā *Sturgeon* u.c., C-402/07 un C-432/07, EU:C:2009:416, 48. punkts, kuros ģenerāladvokāte norāda, ka Tiesa 2006. gada 10. janvāra sprieduma lietā *IATA* un *ELFAA*, C-344/04, EU:C:2006:10, 48. punktā ir skaidri noteikusi, ka "pasažieru aizsardzība" ir "Regulas Nr. 261/2004 tūlītējais [tiešais] mērķis".

12 Spriedums, 2012. gada 23. oktobris, *Nelson*, C-581/10 un C-629/10, EU:C:2012:657, 39. punkts.

13 Turpat, 81. punkts un tajā minētā judikatūra.

14 Turpat, 78. punkts.

15 Turpat, 80. punkts un tajā minētā judikatūra.

16 Spriedums, 2017. gada 4. maijs, *Pešková* un *Peška*, C-315/15, EU:C:2017:342, 21. punkts un tajā minētā judikatūra.

17 Turpat, 22. punkts un tajā minētā judikatūra.

un ir ārpus tā faktiskās kontroles. Minētais notikums bija ārpus gaisa pārvadātāja faktiskās kontroles [18]. Izdarot minēto secinājumu, Tiesa norādīja, ka "gaisa pārvadātāji nav jāstimulē atturēties veikt saistībā ar šādu starpgadījumu nepieciešamos pasākumus, savu lidojumu grafika saglabāšanu un punktualitāti nostādot augstāk par lidojumu drošību" [19].

41. Ņemot vērā iepriekš minēto, Tiesa ir nospriedusi, ka gaisa pārvadātāja darbības laikā bojājums, ko izraisījusi gaisa kuģa dažu sastāvdaļu priekšlaicīga disfunkcija, ir neparedzēts notikums, bet ka šāds bojājums ir nesaraujami saistīts ar ļoti sarežģīto gaisa kuģa darbības sistēmu, tādējādi šis neparedzētais notikums ir tipisks gaisa pārvadātāja normālai darbībai, jo gaisa pārvadātāji neizbēgami sastopas ar neparedzētām tehniskām problēmām. Turklāt šādu bojājumu novēršana nav ārpus pārvadātāja faktiskās kontroles [20].

42. Visbeidzot, Tiesa ir norādījusi, ka "slēpti ražošanas defekti, kas apdraud lidojuma drošību" var būt radušies tādu notikumu dēļ, kuri nav tipiski attiecīgā gaisa pārvadātāja normālai darbībai un *ir* ārpus tā faktiskās kontroles [21], un ka tas pats attiecas uz bojājumiem, kas gaisa kuģim ir radušies sabotāžas vai terorisma akta dēļ [22]. Tiesa ir atzinusi arī, ka Eiropas gaisa telpas slēgšana sakarā ar vulkāna izvirdumu ir "ārkārtēji apstākļi" [23].

43. Turklāt Tiesas judikatūrā ir noteikts, ka Savienības likumdevējs ir vēlējies noteikt atbrīvojumu no pienākuma maksāt kompensāciju pasažieriem lidojumu atcelšanas gadījumā nevis saistībā ar visiem ārkārtējiem apstākļiem, bet tikai saistībā ar tādiem ārkārtējiem apstākļiem, no kuriem *nevarētu izvairīties pat tad, ja tiktu veikti visi iespējamie pasākumi* [24].

44. Tā kā visi ārkārtējie apstākļi neatbrīvo no pienākuma, tam, kas, līdzīgi uzņēmumam *TUIfly*, vēlas uz tiem atsaukties, turklāt ir jāpierāda, ka no ārkārtējiem apstākļiem nekādā ziņā nevarētu izvairīties, veicot situācijai atbilstošus pasākumus, proti, pasākumus, kas šo ārkārtējo apstākļu rašanās brīdī atbilst attiecīgā gaisa pārvadātāja tostarp tehniski un ekonomiski izpildāmiem nosacījumiem.

45. Šim lietas dalībniekam ir jāpierāda, ka, pat izmantojot visu tā rīcībā esošo personālu vai materiālus un finanšu līdzekļus, tas acīmredzami nebūtu varējis, neuzņemoties attiecīgajā brīdī uzņēmuma spējām neatbilstošus upurus, *novērst, ka ārkārtējie apstākļi, ar kuriem tas ir saskāries, izraisa lidojuma atcelšanu* [25].

46. Šajā kontekstā Tiesa ir iedibinājusi individualizētu un elastīgu "iespējamo pasākumu" jēdzienu, atstājot valsts tiesas ziņā izvērtēt, vai konkrētās lietas apstākļos var tikt uzskatīts, ka gaisa pārvadātājs ir veicis situācijai atbilstošus pasākumus [26].

47. Tiesa ir atzinusi, ka lidojuma organizēšanas laikā gaisa pārvadātājam ir saprātīgi jāņem vērā kavēšanās risks, kas saistīts ar iespējamo ārkārtēju apstākļu iestāšanos [27]. Lai izvairītos no jebkādas, pat nelielas, ārkārtēju apstākļu iestāšanās izraisītas kavēšanās, kura nenovēršami radītu lidojuma atcelšanu, saprātīgam gaisa pārvadātājam ir savlaicīgi jāieplāno savi resursi, lai tam būtu zināma laika rezerve un tas, ja iespējams, varētu šo lidojumu veikt pēc ārkārtējo apstākļu novēršanas [28].

18 Turpat, 24. punkts.

19 Turpat, 25. punkts.

20 Spriedums, 2015. gada 17. septembris, *van der Lans*, C-257/14, EU:C:2015:618, 41.–43. punkts.

21 Mans izcēlums.

22 Spriedums, 2008. gada 22. decembris, *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, 26. punkts.

23 Spriedums, 2013. gada 31. janvāris, *McDonagh*, C-12/11, EU:C:2013:43, 34. punkts.

24 Mans izcēlums.

25 Spriedums, 2008. gada 22. decembris, *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, 39.–41. punkts. Mans izcēlums. Skat. arī spriedumu, 2017. gada 4. maijs, *Pešková* un *Peška*, C-315/15, EU:C:2017:342, 28. un 29. punkts un tajos minētā judikatūra.

26 Spriedums, 2017. gada 4. maijs, *Pešková* un *Peška*, C-315/15, EU:C:2017:342, 30. punkts.

27 Spriedums, 2011. gada 12. maijs, Eglītis un Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, 27. punkts.

28 Turpat, 28. punkts.

48. Ņemot vērā iepriekš minēto, Tiesa ir atzinusi, ka attiecībā uz pasažieriem, kuriem atteikta iekāpšana gaisa kuģī, no Regulas Nr. 261/2004 preambulas 15. apsvēruma izriet, ka "ārkārtēji apstākļi" var attiekties vienīgi uz "noteiktu gaisa kuģi noteiktā dienā", kāds nevar būt gadījums, kad pasažierim tiek atteikta iekāpšana lidojumu pārplānošanas dēļ, jo ir radušies ārkārtēji apstākļi, kas ir ietekmējuši iepriekšējo lidojumu. Jēdziena "ārkārtēji apstākļi" mērķis ir ierobežot gaisa pārvadātāja saistības vai pat to no šīm saistībām atbrīvot, ja no attiecīgā notikuma nebūtu bijis iespējams izvairīties pat tad, ja būtu veikti visi iespējamie pasākumi. Ja šādam pārvadātājam ir jāatceļ lidojums, kas ir paredzēts dienā, kad notiek lidostas personāla streiks, un pēc tam tas pieņem lēmumu pārplānot savus vēlākos lidojumus, tad nekādā gadījumā nevar tikt uzskatīts, ka minētais streiks ir piespiedis šo pārvadātāju atteikt iekāpšanu pasažierim, kurš savlaicīgi ir ieradies uz iekāpšanu divas dienas pēc minētā lidojuma atcelšanas [29].

49. Tiesai ir lūgts, ņemot vērā iepriekš minēto, noteikt, vai tā dēvētais "neorganizētais streiks" ir "ārkārtēji apstākļi" Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē un, ja tas tā ir, kādas ir no tā izrietošās sekas.

2. Ierosinātā atbilde uz pirmo jautājumu

50. Izskatot jautājumu atsevišķi no pārējiem, atbilde uz pirmo jautājumu ir vienkārša. No vienas puses, pamatojoties uz iepriekš īsi izklāstīto judikatūru, sagatavošanās rīcībai slimības atvaļinājumu gadījumā uzņēmumā, kas veic uzņēmējdarbību sabiedrībā, kuras veselības stāvoklis ir normāls, ir tipiska gaisa pārvadātāju normālai darbībai un ir attiecīgā gaisa pārvadātāja faktiskajā kontrolē. No otras puses, personāla masveida prombūtne sakarā ar epidēmiju vai kādu citu ar sabiedrības veselību saistītu ārkārtēju gadījumu nav tipiska gaisa pārvadātāju normālai darbībai un ir ārpus pārvadātāja faktiskās kontroles. Pirmais gadījums nebūtu "ārkārtēji apstākļi" Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē, kamēr otrais – būtu.

51. Taču no lietas materiāliem un tiesas sēdē paustajiem argumentiem ir skaidrs, ka šādi nav galvenās tiesvedības faktiskie apstākļi. Tas, kas notika, bija personāla masveida prombūtne, aizbildinoties ar saslimšanu, īstenojot tā dēvēto "neorganizēto streiku". Ievērojot minēto, lai gan atbilde uz pirmo jautājumu, atsevišķi ņemot, principā ir apstiprinoša, ar to nepietiek, lai atrisinātu strīdu pamatlietā, kura pamatā faktiski ir tā dēvētais "neorganizētais streiks", nevis epidēmija vai kāds cits ar sabiedrības veselību saistīts ārkārtējs notikums. Tas vismaz veido pamatu ieteikumiem, ko lūdz valsts iesniedzējtiesa [30].

52. Tāpēc ierosinu uz pirmo jautājumu atbildēt šādi:

""Ārkārtējs apstāklis" Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē ir vienīgi tāda apkalpojošā gaisa pārvadātāja lidojumu veikšanai nepieciešamā personāla ievērojamas daļas prombūtne, kas ir pamatota ar patiesu slimības atvaļinājumu epidēmijas vai kāda cita ar sabiedrības veselību saistīta ārkārtēja notikuma dēļ. Cik tieši lielam šādos apstākļos ir jābūt darbā neieradušos darbinieku īpatsvaram, lai situāciju varētu uzskatīt par "ārkārtējiem apstākļiem", ir jānosaka iesniedzējtiesai, pienācīgi ņemot vērā visus nozīmīgos faktiskos apstākļus."

29 Spriedums, 2012. gada 4. oktobris, *Finnair*, C-22/11, EU:C:2012:604, 37. punkts.

30 Skat. šo secinājumu 28.–35. punktu.

3. Ierosinātā atbilde uz otro jautājumu

53. Ar savu otro jautājumu iesniedzējtiesa būtībā vaicā, vai tā dēvētais "neorganizētais streiks" ir "ārkārtēji apstākļi" Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē. Ja atbilde uz šo jautājumu būtu apstiprinoša, tad iesniedzējtiesa jautā, kādam ir jābūt darbā neieradušos darbinieku īpatsvaram, lai to uzskatītu par ārkārtējiem apstākļiem.

54. Kā Tiesa ir skaidri noteikusi savā judikatūrā, interpretējot ES tiesību normu, ir jāņem vērā ne tikai tās formulējums, bet arī tās konteksts un ar tiesisko regulējumu, kurā šī norma ir ietverta, izvirzītie mērķi [31]. Šajā sakarā ES tiesību akta rezolutīvā daļa nav atdalāma no tā pamatojuma, un tāpēc tiesību akts vajadzības gadījumā ir jāinterpretē, ņemot vērā motīvus, kuru dēļ tas tika pieņemts [32].

55. No vienas puses, Regulas Nr. 261/2004 preambulas 1. apsvērumā ir norādīts uz nepieciešamību nodrošināt pasažieriem "augsta līmeņa [..] aizsardzību", kamēr šīs regulas preambulas 2. apsvērumā ir norādīts, ka iekāpšanas atteikums un lidojumu atcelšana rada nopietnas problēmas un sarežģījumus pasažieriem.

56. No otras puses, Regulas Nr. 261/2004 preambulas 14. apsvērumā ir noteikts, ka saskaņā ar Monreālas Konvenciju apkalpojošo gaisa pārvadātāju saistības ir jāierobežo vai jāatceļ tādu ārkārtēju apstākļu gadījumos, no kuriem nevarētu izvairīties pat tad, ja tiktu veikti visi iespējamie pasākumi. 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.

57. Tādējādi Regulas Nr. 261/2004 mērķos ir norādīts, ka "streiki" ir ietverami jēdzienā "ārkārtēji apstākļi". Iepriekš sīki aplūkotā Tiesas judikatūra vismaz būtiskas prombūtnes, kas ietekmē [gaisa pārvadātāja] darbības spēju, kontekstā to apstiprina attiecībā uz līdzšinējo jēdziena "ārkārtēji apstākļi" interpretāciju, it īpaši saistībā ar tā dēvētajiem "neorganizētajiem streikiem". Tā kā neorganizētie streiki notiek stihiski, tie ir ārpus gaisa pārvadātāja faktiskās kontroles [33]. To pamato arī Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta *travaux préparatoires* [sagatavošanas darbi]. Šo sagatavošanas darbu gaitā termins "force majeure" tika aizstāts ar terminu "ārkārtēji apstākļi". Kā norādīts Padomes paziņojumā Kopējā nostājā, šī izmaiņa tika veikta juridiskās skaidrības nodrošināšanai [34].

58. Turklāt Savienībā, kurā valda tiesiskums, tā dēvētie "neorganizētie streiki" nav tipiski attiecīgā gaisa pārvadātāja normālai darbībai. Tie nav radniecīgi kaut kam, kas ir saistīts ar gaisa kuģa darbības sistēmu tik lielā mērā, lai būtu raksturīgs gaisa pārvadātāja normālai darbībai. Es turklāt uzskatu, ka darbinieku informēšana par potenciālo pārstrukturēšanu nenozīmēja, ka uzņēmums *TUIfly*, ņemot vērā, ka neorganizētais streiks nebija šīs rīcības nenovēršamas sekas, būtu varējis kontrolēt neorganizēto streiku [35].

31 Skat. spriedumu, 2009. gada 19. novembris, *Sturgeon* u.c., C-402/07 un C-432/07, EU:C:2009:716, 41. punkts un tajā minētā judikatūra.

32 Turpat, 42. punkts un tajā minētā judikatūra.

33 Komisijas priekšlikums Regulai Nr. 261/2004 attiecas uz ārkārtējiem apstākļiem, kas ir ārpus gaisa pārvadātāja "atbildības". Skat., piemēram, COM(2001) 784, galīgā redakcija, 6. lpp., 20. punkts.

34 Ģenerāladvokātes E. Šarpstones secinājumi lietā *Kramme*, C-396/06, EU:C:2007:555, 50. punkts, kuros ir sniegta atsauce uz Kopējo nostāju un 2003. gada 25. marta Paziņojumu Parlamentam (SEC(2003) 361, galīgā redakcija), kurā Komisija ir norādījusi, ka kompensācijas saņemšanas nosacījumi 2003. gada 18. marta Kopējā nostājā (EK) Nr. 27/2003 (OV 2003, C 125 E, 63. lpp.) "saistītu [saistot] kompensāciju vēl ciešāk ar problēmām un neērtībām, kas radušās lidojuma atcelšanas dēļ".

35 Turklāt norādīšu, ka secinājums par to, ka neorganizēts streiks ir ārkārtējs apstāklis, ir atbilstīgs nesenajam Komisijas priekšlikumam grozīt Regulu Nr. 261/2004, kurā ir ietverts neizsmeļošs tādu apstākļu saraksts, kuri regulas vajadzībām uzskatāmi par "ārkārtējiem apstākļiem". Šajā priekšlikumā ir ietverti "darba strīdi apkalpojošā gaisa pārvadātāja vai būtisku pakalpojumu sniedzēju, piemēram, lidostu un aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju, uzņēmumos". Skat. COM(2013) 130 *final* 1. pielikuma 1. punkta vii) apakšpunktu, 30. lpp. Skat. arī Eiropas Parlamenta normatīvās rezolūcijas P7_TA(2014) 0092 (2014. gada 5. februāris) 1. pielikuma 1. punkta vii) apakšpunktu: "***neparedzēti*** darba strīdi apkalpojošā gaisa pārvadātāja vai būtisku pakalpojumu sniedzēju, piemēram, lidostu un aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju, uzņēmumos". Izcēlums atbilst oriģinālam.

59. Ievērojot minēto, lai iesniedzējtiesai sniegtu noderīgu atbildi, ietverot visus attiecīgos ES tiesību elementus, ir svarīgi vēlreiz atkārtot (skat. šo secinājumu 43.–48. punktu), ka saskaņā ar Tiesas judikatūru tikai ar "ārkārtēju apstākļu" pastāvēšanu nepietiek, lai atbrīvotu gaisa pārvadātāju no pienākuma maksāt kompensāciju par lidojuma atcelšanu un ilgu kavēšanos, kura tam citādi būtu saskaņā ar Regulu Nr. 261/2004 jāizmaksā. Šīs regulas 5. panta 3. punktā paredzētais atbrīvojums ir piemērojams vienīgi attiecībā uz ārkārtējiem apstākļiem. Tā ir lidojumu kavēšanās un atcelšana, no kuras nebūtu varēts izvairīties pat tad, ja attiecīgais gaisa pārvadātājs būtu veicis visus iespējamos pasākumus. Kā izskaidrots šo secinājumu 43.–48. punktā, uzņēmuma *TUIfly* pienākums ir pierādīt, ka tas nevarēja novērst ārkārtējo apstākli, ar kuru tas saskārās un kura rezultātā tika atcelts lidojums [36].

60. Iesniedzējtiesas pienākums ir arī, pamatojoties uz visiem nozīmīgajiem faktiem, noteikt, cik lielam ir jābūt saistībā ar "neorganizētu streiku" darbā neieradušos darbinieku īpatsvaram, lai to varētu uzskatīt par "ārkārtējiem apstākļiem" Regulas Nr. 261/2004 izpratnē.

61. Tāpēc ierosinu uz otro jautājumu atbildēt šādi:

"Apkalpojošā gaisa pārvadātāja lidojumu veikšanai nepieciešamā personāla ievērojamas daļas spontāna prombūtne no darba tiesību vai koplīguma viedokļa neatļautas darba pārtraukšanas ("neorganizēts streiks") dēļ ir "ārkārtējs apstāklis" Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē. Taču 5. panta 3. punktā paredzētais atbrīvojums ir piemērojams vienīgi attiecībā uz ārkārtējiem apstākļiem, no kuriem nebūtu varēts izvairīties pat tad, ja attiecīgais gaisa pārvadātājs būtu veicis visus iespējamos pasākumus. Šis ir jautājums, kas ir jāizlemj iesniedzējtiesai, tāpat kā jautājums par to, cik lielam ir jābūt darbā neieradušos darbinieku īpatsvaram, lai varētu uzskatīt, ka neorganizēta streika situācija ir izraisījusi ārkārtēju apstākli."

4. Ierosinātā atbilde uz trešo jautājumu

62. Ar *Amtsgericht Hannover* (Hanoveres pirmās instances tiesa) uzdoto trešo jautājumu un *Amtsgericht Düsseldorf* (Diseldorfas pirmās instances tiesa) uzdoto jautājumu iesniedzējtiesas būtībā vaicā, cik tālu sniedzas cēloņsakarība starp ārkārtējiem apstākļiem un lidojuma atcelšanu un, jo īpaši, vai šo cēloņsakarību izjauc uzņēmuma *TUIfly* lēmums pārplānot visu lidojumu sarakstu.

63. Saskaņā ar Regulas Nr. 261/2004 preambulas 15. apsvērumu par ārkārtējiem apstākļiem uzskata apstākļus, 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 iespējamos pasākumus, lai izvairītos no lidojumu kavēšanās vai atcelšanas [37].

64. Es uzskatu, ka atbildi uz trešo jautājumu nosaka Tiesas konstatējumi lietā *Finnair* [38] (šo secinājumu 48. punkts) par to, ka, ja pārvadātājam ir jāatceļ lidojums, kas ir paredzēts dienā, kad notiek lidostas personāla streiks, un pēc tam tas pieņem lēmumu pārplānot savus vēlākos lidojumus, tad nekādā ziņā nevar uzskatīt, ka minētais streiks ir piespiedis šo pārvadātāju atteikt iekāpšanu pasažierim, kurš savlaicīgi ir ieradies uz iekāpšanu divas dienas pēc minētā reisa atcelšanas. Citiem vārdiem sakot, ārkārtējiem apstākļiem ir jānotiek laikā, kad lidojums tiek atcelts, un tie nav attiecināmi plašāk uz

36 Šajā sakarā piemēro valsts noteikumus par pierādījumiem, ievērojot efektivitātes un līdzvērtīguma principus. Skat. ģenerāladvokātes E. Šarpstones secinājumus lietā *Kramme*, C-396/06, EU:C:2007:555, 63.–72. punkts.

37 Mans izcēlums.

38 Spriedums, 2012. gada 4. oktobris, *Finnair*, C-22/11, EU:C:2012:604.

jauniem lidojumu sarakstiem, kas ir izveidoti, ņemot vērā šos ārkārtējos apstākļus. Tas atbilst Tiesas judikatūrā formulētajam pārvadātāju pienākumam attiecībā uz to, ka saprātīgam gaisa pārvadātājam ir savlaicīgi jāieplāno savi resursi, lai tam būtu zināma laika rezerve un tas, ja iespējams, varētu šo lidojumu veikt pēc ārkārtējo apstākļu novēršanas (skat. šo secinājumu 47. punktu) [39].

65. Tāpēc es ierosinu uz trešo jautājumu atbildēt šādi:

"Ārkārtējiem apstākļiem ir jābūt pastāvējušiem brīdī, kad atkarībā no situācijas lidojums ir atcelts vai ir aizkavējies."

5. Ierosinātā atbilde uz ceturto jautājumu

66. Ja atbilde uz otro vai trešo jautājumu ir apstiprinoša, uzdodot ceturto jautājumu, tiesa būtībā vaicā, vai izvairīšanās iespējas kritērijs saistībā ar pierādīšanu, ka no ārkārtējiem apstākļiem "nevarētu izvairīties pat tad, ja tiktu veikti visi iespējamie pasākumi", attiecas tikai uz ārkārtēju apstākļu iestāšanos vai drīzāk – uz šo ārkārtējo apstākļu radītajām sekām.

67. Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta daļas formulējums [40] "pat tad, ja tiktu veikti visi iespējamie pasākumi" varētu tikt interpretēts tādējādi, ka tas attiecas uz "lidojuma atcelšanu", nevis uz "ārkārtēju apstākļu" iestāšanos, lai gan varētu uzskatīt, ka attieksmes vietniekvārds [angļu valodā] "which ["no kuriem"] šajā ziņā rada neskaidrību [no regulas latviešu valodas redakcijas tomēr ir skaidri saprotams, ka relatīvais vietniekvārds "no kuriem" attiecas uz ārkārtējiem apstākļiem, nevis uz lidojuma atcelšanu – tulk. piez.]. Tomēr, kā norādīts slīpinātajā teikuma daļā šo secinājumu 45. punktā, Tiesa jau ir atzinusi, ka galvenais ir novērst to, ka ārkārtējais apstāklis, ar kuru gaisa pārvadātājs ir *saskāries, "izraisa lidojuma atcelšanu"*.

68. Tādējādi "iespējamie pasākumi" attiecas uz ārkārtējo apstākļu radītajām sekām, nevis uz to iestāšanos. Piemēram, gaisa pārvadātājam varētu nebūt pienākuma veikt pasākumus, lai novērstu vulkāna izvirduma rašanos, bet tai pašā laikā gaisa pārvadātājam ir jāveic iespējamie pasākumi, lai novērstu lidojuma atcelšanu, ja tas ir saskāries ar šādu situāciju. Šādi pasākumi var, piemēram, ietvert skarto lidojumu pārplānošanu.

69. Jāpiebilst, ka šī interpretācija ir saskaņā ar Regulas Nr. 261/2004 15. apsvērumu, kurā ir runāts par ārkārtēju apstākļu "ietekmi" uz gaisa pārvadātājiem, un ar atsauci uz "iespējamo pasākumu" veikšanu, lai "izvairītos no lidojumu kavēšanās vai atcelšanas". Tā atbilst arī šīs regulas preambulas 1. apsvērumā formulētajam mērķim nodrošināt "augsta līmeņa [..] aizsardzību" pasažieriem un Regulas Nr. 261/2004 plašākam kontekstam [41].

70. Tāpēc es ierosinu uz ceturto jautājumu atbildēt šādi:

"Izvairīšanās iespējas kritērijs attiecas tikai uz ārkārtējā apstākļa rašanās sekām."

39 Šajā sakarā skat. arī ģenerāladvokāta Ī. Bota [*Y. Bot*] secinājumus lietā *Finnair*, C-22/11, EU:C:2012:223, 53., 54. un 61. punkts.

40 Par interpretācijas metodēm, kas piemērojamas Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punktam, skat. iepriekš 54. punktu.

41 Lai iepazītos ar pretēju viedokli, kas formulēts saistībā ar situāciju, kad aplūkotie "ārkārtējie apstākļi" attiecās uz tehnisku kļūmi, un kas pausts pirms judikatūras, uz kuru veikta atsauce šajos secinājumos, skat. ģenerāladvokātes E. Šarpstones secinājumus lietā *Kramme*, C-396/06, EU:C:2007:555, 24.–32. punkts.

VI. Secinājumi

71. Tāpēc es ierosinu Tiesai uz *Amtsgericht Hannover* (Hanoveres pirmās instances tiesa, Vācija) un *Amtsgericht Düsseldorf* (Diseldorfas pirmās instances tiesa, Vācija) uzdotajiem jautājumiem atbildēt šādi:

1) "Ārkārtējs apstāklis" 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. punkta izpratnē ir vienīgi tāda apkalpojošā gaisa pārvadātāja lidojumu veikšanai nepieciešamā personāla ievērojamas daļas prombūtne, kas ir pamatota ar patiesu slimības atvaļinājumu epidēmijas vai kāda cita ar sabiedrības veselību saistīta ārkārtēja notikuma dēļ. Cik tieši lielam šādos apstākļos ir jābūt darbā neieradušos darbinieku īpatsvaram, lai situāciju varētu uzskatīt par "ārkārtējiem apstākļiem", ir jānosaka iesniedzējtiesai, pienācīgi ņemot vērā visus nozīmīgos faktiskos apstākļus.

2) Apkalpojošā gaisa pārvadātāja lidojumu veikšanai nepieciešamā personāla ievērojamas daļas spontāna prombūtne no darba tiesību vai koplīguma viedokļa neatļautas darba pārtraukšanas ("neorganizēts streiks") dēļ ir "ārkārtējs apstāklis" Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē. Taču 5. panta 3. punktā paredzētais atbrīvojums ir piemērojams vienīgi attiecībā uz ārkārtējiem apstākļiem, no kuriem nebūtu varēts izvairīties pat tad, ja attiecīgais gaisa pārvadātājs būtu veicis visus iespējamos pasākumus. Šis ir jautājums, kas jāizlemj iesniedzējtiesai, tāpat kā jautājums par to, cik lielam ir jābūt darbā neieradušos darbinieku īpatsvaram, lai varētu uzskatīt, ka neorganizēta streika situācija ir izraisījusi ārkārtēju apstākli.

3) Ārkārtējiem apstākļiem ir jābūt pastāvējušiem brīdī, kad lidojums ir attiecīgi vai nu atcelts, vai aizkavējies.

4) Izvairīšanās iespējas kritērijs attiecas tikai uz ārkārtējā apstākļa rašanās sekām.