

Lieta C-37/21**Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu****Iesniegšanas datums:**

2021. gada 22. janvāris

Iesniedzējtiesa:

Amtsgericht Hamburg

Datums, kurā pieņemts iesniedzējtiesas nolēmums:

2020. gada 30. decembris

Prasītāja:

Flightright GmbH

Atbildētāja:

Ryanair DAC, iepriekš – Ryanair Ltd

Lūgums Eiropas Savienības Tiesai sniegt prejudiciālu nolēmumu

Amtsgericht Hamburg [Hamburgas pirmās instances tiesā] ierosinātajā lietā
22 a C 22/02

[..] atbilstoši LESD 267. pantam

1. Lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu iemesli

Amtsgericht Hamburg tiek izskatītas arvien jaunas lietas saistībā ar t.s. Pasažieru tiesību regulas (Regulas (EK) Nr. 261/2004) piemērošanu, kurās strīds starp pusēm ir par to, vai gaisa satiksmes vadības īstenota pacelšanās atļaujas atlikšana pati par sevi ir uzskatāma par ārkārtēju apstākli 5. panta 3. punkta izpratnē neatkarīgi no tā, vai attiecīgās pacelšanās atļaujas atlikšanas iemesls ir ārkārtējs apstāklis. Strīds par minēto ir it īpaši tad, ja pacelšanās atļaujas kavēšanās iemesls ir bijis laikapstākļi lidostā, lai gan šie laikapstākļi paši par sevi nav šim reģionam un gada laikā neierasti apstākļi. Ņemot vērā, ka arvien jauni šāda veida strīdi tiek izskatīti tādā vietā kā Hamburga, iesniedzējtiesa pieņem, ka pašlaik šie tiesību jautājumi ir kļuvuši nozīmīgi daudzās tiesvedībās, kas piekritīgas arī citām tiesām apvidos, kur atrodas lielas lidostas, proti, gan Vācijas Federatīvajā Republikā, gan visā Eiropā, un līdz ar to šķiet loģiski, ka Eiropas Savienības Tiesa paustu nostāju

par šo 5. panta 3. punkta interpretācijas jautājumu, lai ieviestu turpmāku juridisko skaidrību visā Eiropā.

2. Pamatlietas faktiskie apstākļi

2.1. Ilga kavēšanās – četru stundu un 40 minūšu nokavējums

Strīds starp *Flightright GmbH* un *Ryanair DAC* ir par pasažieru *Sophia B.* un *Marvin B.* prasījumiem saistībā ar viņiem cedētām tiesībām. Bija paredzēts, ka 2019. gada 26. oktobrī atbildētāja šos pasažierus uz viņiem izsniegtā rezervācijas apstiprinājuma pamata pārvadās no Hamburgas uz Krakovu, ielidošana Krakovā bija paredzēta plkst. 9.45 pēc vietējā laika. Faktiski atbildētājas lidmašīna Krakovu sasniedza tikai plkst. 14.25; tātad galamērķis tika sasniegts ar apmēram četru stundu un 40 minūšu nokavējumu, kas uzskatāms par ilgu kavēšanos EST pastāvīgās judikatūras izpratnē, kura pielīdzināma atcelšanai Regulas (EK) Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta **[oriģ. 2. lpp.]** izpratnē un dod tiesības uz šīs regulas 5. panta 1. punkta c) apakšpunktā un 7. panta 1. punktā paredzēto kompensāciju.

2.2. Ārkārtējs apstāklis – nelabvēlīgu laikapstākļu dēļ aizkavēta pacelšanās atļauja

Atbildētāja apgalvo, ka uz to attiecas regulas 5. panta 3. punktā paredzētais atbrīvojums no pienākuma samaksāt kompensāciju, jo minētās ilgās kavēšanās iemesls bija ārkārtējs apstāklis šīs tiesību normas izpratnē, no kura vai attiecīgi no kura izraisītā nokavējuma tā nebūtu varējusi izvairīties pat tad, ja būtu veikti visi iespējamie pasākumi.

Kā šādu ārkārtēju apstākli lidsabiedrība norāda faktu, ka strīdīgais lidojums Krakovā ar ilgu nokavējumu beidzās tādēļ, ka tas jau Hamburgā esot sācies pēc ilgas kavēšanās, jo iepriekšējais lidojums no Krakovas Hamburgā esot ieradies ar ilgu nokavējumu. Savukārt tā iemesls esot bijis tas, ka Krakovā nelabvēlīgo laikapstākļu dēļ izlidošana esot aizkavējusies par četrām stundām un 52 minūtēm [...]. Šie nelabvēlīgie laikapstākļi bija migla, kas esot apgrūtinājusi redzamību un tādējādi apdraudējusi lidojuma drošību.

Lidsabiedrības ieskatā ir konstatējams ārkārtējs apstāklis, jo laikapstākļi neietilpstot atbildētājas atbildības jomā [...].

3. Iesniedzējtiesas piemērotās tiesību normas un principi

Iesniedzējtiesa uzskata, ka lidsabiedrības norādītie apstākļi nav pietiekami, lai pārliecināši pamatotu ārkārtēja apstākļa Regulas (EK) Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē esamību.

Interpretējot jēdzienu “ārkārtējs apstāklis” regulas 5. panta 3. punkta izpratnē, iesniedzējtiesa balstās uz šādiem tiesību principiem:

- 3.1) 5. panta 3. punktā ietvertais izņēmumnoteikums – tāpat kā visi izņēmumnoteikumi – ir interpretējami šauri.
- 3.2) Vienīgi apstākļi, kas nav ikdienišķi, ir ārkārtēji apstākļi (EST, *NJW* 2013, 921, 29. punkts). **[oriģ. 3. lpp.]**
- 3.3) 14. apsvērumā uzskaitīto nevar automātiski saprast kā ārkārtējus apstākļus, tādēļ vienmēr ir nepieciešams konkrētā gadījuma izvērtējums (EST, C-549/07).
- 3.4) Tas, kas ir “neierasts” un kas “nav ikdienišķs” Eiropas Savienības Tiesas judikatūras izpratnē, nav pielīdzināms negaidītam, nevainojamam, nenovēršamam, neparastam un “tādam, ko nespēj ietekmēt”.
- 3.5) Ārkārtējs apstākļis regulas 5. panta 3. punkta izpratnē ir vienīgi tāds apstākļis, kas nav raksturīgs gaisa pārvadātāja parastajai darbībai **un** kas tā rakstura vai izcelsmes dēļ ir ārpus šā gaisa pārvadātāja faktiskās kontroles (EST, C-549/07 un C-257/14).
- 3.6) Lai varētu izdarīt pieņemumu par ārkārtēja apstākļa esamību, pietiek nevis ar ikvienu notikumu, ko lidsabiedrība nevar novērst, bet vienīgi ar tādiem, kas atšķiras no gaisa satiksmes ierastās un sagaidāmās norises [..].
- 3.7) Nelabvēlīgi laikapstākļi, kas īslaicīgi liedz veikt lidmašīnu izlidošanu, ne vienmēr ir ārkārtēji apstākļi; tādi tie var būt tikai atsevišķos gadījumos [..].
- 4. Iesniedzējtiesas secinājumi par jēdziena “ārkārtējs apstākļis” interpretāciju gadījumā, ja pacelšanās atļauja aizkavējusies nelabvēlīgu laikapstākļu dēļ**

No 3. punktā minētajiem tiesību principiem par ārkārtēja apstākļa jēdziena interpretāciju iesniedzējtiesa izsecina vēl arī šādus principus.

4.1.

Gaisa satiksmes vadības aizkavēta pacelšanās atļauja *per se* nav uzskatāma par ārkārtēju apstākli, jo gaisa satiksmes vadības pieļauta pacelšanās atļaujas aizkavēšana, t.s., laiknišas pārbīde, nav notikums, kas gaisa satiksmē “nav ikdienišķs”; drīzāk tā ir viens no starptautiskajā gaisa satiksmē ierasto un sagaidāmo norišu un vides elementiem. Runa ir par notikumu, kas ir raksturīgs gaisa pārvadātāja parastajai darbībai. **[oriģ. 4. lpp.]**

Pirmās instances tiesu praksē lietas, kurās lidsabiedrības norāda uz gaisa satiksmes vadības veiktu laiknišas pārbīdi, ir ikdienišķas; tās neizceļas kā notikumi ārpus ierastā, bet gan uz to tiek norādīts regulāri un bieži, un līdz ar to uz apstākli, ka tā ir ikdienišķa, var balstīties kā uz vispārzināmu apstākli.

Ja uz faktu, ka gaisa satiksmes vadības veikta laiknišas pārbīde faktiski ir ierasta, ikdienišķa un sagaidāma norise, nevarētu balstīties kā uz vispārzināmu apstākli, lietā saistībā ar minēto kā pierādījums būtu jāiesniedz lietpratēja atzinums. Apstākļi, kas starptautiskajā gaisa satiksmē ir novērojams nevis īpaši reti, bet gan regulāri, nevar būt neikdienišķs apstākļi.

4.2.

Gaisa satiksmes vadības veiktu laiknišas pārbīdi kā ārkārtēju apstākli Regulas (EK) Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē var kvalificēt vienīgi tad, ja savukārt tās iemesls ir apstākļi, kas var tikt atzīti par ārkārtējiem 5. panta 3. punkta izpratnē. Ja laiknišas pārbīdes iemesls ir, piemēram, tas, ka attiecīgajā lidostā ir noticis gaisa satiksmes negadījums un ka tāpēc vairākas stundas jāslēdz skrejceļš, vai teroristu draudi, kuru dēļ vairākas stundas nākas apturēt lidmašīnu apkalpošanu, tas ir uzskatāms par ārkārtēju apstākli. Ja laiknišas pārbīdes iemesls ir apstākļi, kas nav ārkārtēji, piemēram, apledojis skrejceļš vai apledojušas spārnu nesējvirsmas, kad ziemas rītā Hamburgā gaisa temperatūra noslīdējusi zem nulles, tad tā nav uzskatāma par ārkārtēju apstākli.

4.3.

Nelabvēlīgi laikapstākļi kā laiknišas pārbīdes iemesls par ārkārtēju apstākli Regulas (EK) Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē ir uzskatāmi vienīgi tad, ja šie nelabvēlīgie laikapstākļi paši par sevi ir uzskatāmi par ārkārtēju apstākli, proti, ja nelabvēlīgie laikapstākļi attiecīgajā vietā un laikā “nav ikdienišķi”, tātad ir nevis attiecīgajā vietā un laikā “parasti un sagaidāmi [orig. 5. lpp.] laikapstākļi”, bet gan no tādiem atšķiras. Nelabvēlīgi laikapstākļi, kas konkrētajā vietā un laikā nav neikdienišķi un kas konkrētajā vietā un laikā neatšķiras no parastajiem un sagaidāmajiem laikapstākļiem, ir notikumi, kas ir raksturīgi gaisa pārvadātāju parastajai darbībai un gaisa satiksmes parastajai videi.

5. Šajā lūgumā sniegt prejudiciālu nolēmumu Tiesai uzdotie jautājumi

Nemot vērā, ka lidsabiedrības bieži vien pauž viedokli, kas atšķiras no tā, ko iesniedzējtiesa izklāstījusi 4. punktā, un līdz ar to visā Eiropā tiek uzdoti attiecīgi tiesību jautājumi, iesniedzējtiesa uzdot Eiropas Savienības Tiesai šādus jautājumus:

5.1.

Vai tas, ka gaisa satiksmes vadība ir aizkavējusi pacelšanās atļauju, *per se* ir uzskatāms par ārkārtēju apstākli Pasažieru tiesību regulas 5. panta 3. punkta izpratnē, vai tomēr uz šo jautājumu ir jāatbild noliedzoši, jo gaisa satiksmes vadības kavēšanās dot pacelšanās atļauju, t.s. laiknišas pārbīde, ir nevis notikums, kas gaisa satiksmē “nav ikdienišķs”, bet gan viens no starptautiskajā gaisa satiksmē ierasto un sagaidāmo norišu un vides elementiem, jo runa ir par notikumu, kas raksturīgs gaisa pārvadātāja parastajai darbībai?

5.2.

Vai gaisa satiksmes vadības veiktā t.s. laiknišas pārbīde starptautiskajā gaisa satiksmē, kā jau vispārzināms, ir nevis apstāklis, kas nav ikdienišķs Tiesas judikatūras izpratnē, bet gan ierasta, ikdienišķa un sagaidāma gaisa satiksmes blakusparādība, vai tomēr lietā šajā ziņā ir nepieciešams lietpratēja atzinums kā pierādījums, kas tiktu sniegts vienīgi tad, ja starptautiskajā gaisa satiksmē laiknišas pārbīde būtu ļoti reta un neregulāra?

5.3.

Vai gaisa satiksmes vadības veiktā laiknišas pārbīde par ārkārtēju apstākli Regulas (EK) Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē ir uzskatāma vienīgi tad, ja tās iemesls ir apstākļi, kas paši var tikt kvalificēti kā ārkārtēji apstākļi 5. panta 3. punkta izpratnē, piemēram, satiksmes negadījums vai teroristu draudi, taču ne **[oriģ. 6. lpp.]** aplūkojamās norises laikā un vietā satiksmei raksturīgiem laikapstākļiem, kas īslaicīgi kavē gaisa satiksmi?

5.4.

Vai nelabvēlīgi laikapstākļi kā laiknišas pārbīdes iemesls par ārkārtēju apstākli Regulas (EK) Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē ir uzskatāmi vienīgi tad, ja, piemēram, šie nelabvēlīgie laikapstākļi paši par sevi ir uzskatāmi par ārkārtēju apstākli, tātad, ja nelabvēlīgie laikapstākļi attiecīgajā vietā un laikā “nav ikdienišķi”, tātad ir nevis “parasti un sagaidāmi laikapstākļi”, bet gan no tādiem atšķiras.

Vai nelabvēlīgi laikapstākļi, kas konkrētā vietā un laikā nav neikdienišķi un kas konkrētā vietā un laikā neatšķiras no parastajiem un sagaidāmajiem laikapstākļiem, ir notikumi, kuri raksturīgi gaisa pārvadātāju parastajai darbībai un gaisa satiksmes parastajai videi Tiesas interpretētā Pasažieru tiesību regulas 5. panta 3. punkta izpratnē?

[..]