

Lieta C-127/20

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu

Iesniegšanas datums:

2020. gada 5. marts

Iesniedzējtiesa:

Sąd Rejonowy w Gliwicach (Rajona tiesa Glivicēs, Polija)

Datums, kurā pieņemts iesniedzējtiesas nolēmums:

2020. gada 18. februāris

Prasītāja:

D. Spółka Akcyjna

Atbildētāja:

W. Zrt

[..]

RĪKOJUMS

2020. gada 18. februārī

Sąd Rejonowy w Gliwicach – VIII Wydział Gospodarczy [Rajona tiesas Glivicēs 8. komercietu nodaļa], [..]

[..],

izskatījusi 2020. gada 18. februārī Glivicēs [*Gliwice*]

slēgtā sēdē

lietu par *D. Spółka Akcyjna*, kuras juridiskā adrese ir *W.*, prasību

pret *W. Zrt.*, kuras juridiskā adrese ir *B.* (Ungārija)

par samaksu,

izdod rīkojumu:

uzdot Eiropas Savienības Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:

Vai 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. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka gaisa pārvadātājam, kura lidaparāts ir saduries ar putnu, – šī pārvadātāja veicamo iespējamo pasākumu starpā – jau lidojumu grafika plānošanas posmā rotācijas sistēmā ir jāparedz pietiekama laika rezerve nepieciešamo drošības pārbažu veikšanai?

un, ja atbilde ir noraidoša:

Vai 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. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka gaisa pārvadātājam, kura lidaparāts ir saduries ar putnu, – šī pārvadātāja veicamo iespējamo pasākumu starpā – ir jānosaka apkalpes darba slodzes saraksts vai apkalpes sastāvs tādējādi, lai apkalpe būtu gatava veikt lidojuma darbus nekavējoties pēc nepieciešamās drošības pārbaudes veikšanas, neatkarīgi no Komisijas Regulas (ES) Nr. 965/2012 (2012.gada 5. oktobris) [oriģ. 2. lpp.], ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras saistībā ar gaisa kuģu ekspluatāciju (OV 2012, L 296, 1. lpp.), III pielikumā paredzētajiem lidojuma un darba laika ierobežojumiem un prasībām par atpūtu?

[..]

[oriģ. 3. lpp.] PAMATOJUMS

STRĪDA PRIEKŠMETS UN BŪTISKIE FAKTI

1. Prasītāja *D. Spólka Akcyjna*, kuras juridiskā adrese ir *W.* (iepriekš: *P. Spólka Akcyjna*, kuras juridiskā adrese bija *W.*) cēla prasību tiesā, lūdzot piespriest tai no atbildētājas *W. Zrt.*, kuras juridiskā adrese ir *B.* (iepriekš *Wizz Air Hungary Légitársaság Rt.*, kuras juridiskā adrese bija Budapeštā), summu 250,00 euro apmērā kopā ar likumiskajiem procentiem kā kompensāciju saistībā ar kavējušos reisu, tiesības uz kuru tā ieguva, noslēdzot prasījuma tiesību cesijas līgumu ar reisa Nr. W6 1752 pasažieri, kuru apkalpoja atbildētājs gaisa pārvadātājs.
2. No neapstrīdētajiem faktiem izriet, ka sākotnējais tiesību turētājs – persona B.K. – noslēdza gaisa pārvadājuma līgumu ar *W.*, saskaņā ar kuru 2017. gada 4. oktobrī tas veica lidojumu maršrutā Turku-Gdaņska (reisa numurs: W6 1752, maršruts: TKU-GDN). Izlidošana kavējās par vairāk nekā 10 stundām, salīdzinot ar plānoto izlidošanas laiku (STD).

3. Sākotnējais kavēšanās iemesls bija lidaparāta, kurš bija paredzēts lidojuma apkalpošanai, sadursme ar putnu (reģistrācijas numurs: HA-LXK). Gaisa pārvadātājs izmantoja šo lidaparātu, lai veiktu lidojumus rotācijas sistēmā. Sadursme ar putnu notika lidojuma Nr. W6 1751 laikā (maršruts: GDN-TKU) tieši pirms iepriekš aprakstītā lidojuma Nr. W6 1752. Pārvadātāja pieņemtā rotācijas sistēma paredzēja, ka pietiekams laiks, lai atjaunotu lidaparāta gatavību lidojumam (TAT – *turn-around time*) starp lidojumu Nr. W6 1751 un lidojumu Nr. W6 1752, ir 35 minūtes – laikposma starpība starp plānoto reisa W6 1751 ielidošanas laiku (09.30 UTC) un plānoto reisa W6 1751 izlidošanas laiku (10.05 UTC).
4. Lidaparāta sadursme ar putnu radīja nepieciešamību veikt drošības pārbaudi (tehnisko pārbaudi), lai atklātu iespējamus lidaparāta bojājumus un pārbaudītu, vai, neskatoties uz sadursmi, lidaparāta tehniskais stāvoklis ļauj veikt nākamo lidojumu. Aizkavēšanās laikā, ko izraisīja sadursme ar putnu un ar to saistītā lidaparāta tehniskā pārbaude, lidaparāta apkalpei beidzās pielaujamais lidojuma darba laika periods. Lai atjaunotu gatavību darbam, bija jāpaiet 10 stundu atpūtas periodam. Šis laika posms sakrita ar laiku, kad lidaparāts pēc pārbaudes bija tehniski piemērots lidojumam. Tikai pēc tam, kad bija beidzies atpūtas periods, tika veikts aizkavētais lidojums.
5. Atbildētājs gaisa pārvadātājs, apstrīdot savas atbildības pamatu, starp daudziem argumentiem norādīja, ka lidojuma kavēšanos izraisīja ārkārtēji apstākļi, no kuriem tas nevarēja izvairīties, neskatoties uz visu iespējamu pasākumu veikšanu. Šajā ziņā pušu strīds koncentrējās uz **[oriģ. 4. lpp.]** novērtējumu, vai visos iespējamajos pasākumos, kuri ir jāveic gaisa pārvadātājam, lai novērstu ārkārtēju apstākļu iestāšanos vai to sekas, var ietilpt potenciālu un paredzamu notikumu paredzēšana un attiecīga gaisa kuģa operatora normālas darbības pielāgošana tiem.

ATBILSTOŠĀS VALSTS UN SAVIENĪBAS TIESĪBU NORMAS

6. 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.):

5. pants

Atcelšana

1. Ja atceļ lidojumu, attiecīgajiem pasažieriem: [..]

c) ir tiesības saskaņā ar 7. pantu no apkalpojošā gaisa pārvadātāja saņemt kompensāciju, ja vien: [..]

3. 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.

7. pants

Tiesības saņemt kompensāciju

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

a) EUR 250 par visiem lidojumiem 1500 kilometru vai mazākā attālumā; [..]

7. Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/1139 (2018. gada 4. jūlijs) par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un ar ko izveido Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūru, un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 2111/2005, (EK) Nr. 1008/2008, (ES) Nr. 996/2010, (ES) Nr. 376/2014 un Direktīvas 2014/30/ES un 2014/53/ES un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 552/2004 un (EK) Nr. 216/2008 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 3922/91 (OV 2018, L 212, 1. lpp.):

32. pants

Deleģētās pilnvaras

[oriģ. 5. lpp.] 1. Attiecībā uz 2. panta 1. punkta b) apakšpunktā minētajiem gaisa kuģiem – izņemot bezpilota gaisa kuģus – Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 128. pantu, lai paredzētu sīki izstrādātus noteikumus par:

a) nosacījumiem, kas 30. panta 1. punktā minētajiem gaisa kuģu ekspluatantiem un to gaisa kuģu apkalpes locekļiem jāievēro attiecībā uz lidojuma un pienākumu pildīšanas laika ierobežojumiem, kā arī prasībām attiecībā uz gaisa kuģu apkalpes locekļu atpūtu; [..]

8. Komisijas Regula (ES) Nr. 965/2012 (2012. gada 5. oktobris), ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras saistībā ar gaisa kuģu ekspluatāciju atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008 (OV 2012, L 296, 1. lpp.).

ORO.FTL.100

Darbības joma

Šajā apakšdaļā noteiktas prasības, kas jāizpilda ekspluatantam un tā gaisa kuģa apkalpes locekļiem attiecībā uz lidojuma un darba laika ierobežojumiem un atpūtas prasībām apkalpes locekļiem.

ORO.FTL.105

Definīcijas

Šajā apakšdaļā izmanto šādas definīcijas: [..]

11) “darba periods” laikposms, kas sākas, kad ekspluatants liek apkalpes loceklim ziņot par gatavību sākt darbu vai sākt darbu, un kas beidzas, kad šis apkalpes loceklis ir brīvs no visiem pienākumiem, tostarp pienākumiem, ko veic pēc lidojuma;

12) “lidojuma darba laika periods (FDP)” laikposms, kas sākas, kad apkalpes loceklim ir jāziņo par gatavību sākt darbu, tostarp sektoru vai sektoru sērijām, un noslēdzas, kad gaisa kuģis visbeidzot apstājas un tiek izslēgti dzinēji, beidzoties pēdējam sektoram, kurā attiecīgais apkalpes loceklis pilda strādājoša apkalpes locekļa pienākumus; [..]

21) “atpūtas periods” ilgstošs, nepārtraukts un noteikts laika periods pēc vai pirms pienākumu veikšanas, kura laikā apkalpes loceklis ir atbrīvots no visiem pienākumiem, dežūras un rezerves;

25) “dežūra” iepriekš paziņots un noteikts laika periods, kurā apkalpes loceklim pēc ekspluatanta pieprasījuma ir jābūt pieejamam, lai saņemtu norīkojumu veikt lidošanas, pozicionēšanas vai citus pienākumus bez atpūtas perioda pienākumu veikšanas laikā;

ORO.FTL.110

[oriģ. 6. lpp.] Ekspluatanta pienākumi

Ekspluatants: [..]

b) nodrošina, ka lidojuma darba laika periodi tiek plānoti tā, lai apkalpes locekļiem neiestātos nogurums un lai viņi visos apstākļos varētu savus pienākumus veikt pietiekami augstā drošības līmenī; [..]

g) nodrošina pietiekami ilgus atpūtas periodus, lai apkalpes locekļi varētu pārvarēt paveiktā darba ietekmi un būtu atpūtušies līdz nākamā lidojuma darba laika perioda sākumam;

i) plāno lidojuma darbus tā, lai tie tiktu pabeigti, iekļaujoties pieļaujamajā lidojuma darba laika periodā, ņemot vērā laiku, kāds nepieciešams pienākumu veikšanai pirms lidojuma, sektoru un apgriezes laikus; [..]

JURIDISKAS PROBLĒMAS UN TO NOZĪME STRĪDA ATRISINĀŠANĀ

9. Eiropas Savienības Tiesa 2012. gada 23. oktobra spriedumā (apvienotās lietas C-581/10 un C-629/10; ECLI:EU:C:2012:657) ir interpretējusi Regulas (EK) Nr. 261/2004 5., 6. un 7. pantu, norādot, ka kavētu lidojumu pasažieriem ir tiesības uz kompensāciju saskaņā ar 7. pantu, ja viņi šādu lidojumu dēļ cieš laika

zudumu, kas ir līdzvērtīgs vai pārsniedz trīs stundas, proti, ja viņi sasniedz savu galamērķi trīs stundas vai vēlāk pēc gaisa pārvadātāja sākotnēji paredzētā ierašanās laika.

10. Turpmākajos spriedumos par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu Eiropas Savienības Tiesa apstiprināja, ka gaisa pārvadātāju var atbrīvot no atbildības, ja tas ir pierādījis, ka lidmašīnai radušās tehniskas problēmas cēlonis ir notikumi, kas to rakstura vai izcelsmes dēļ nav raksturīgi gaisa pārvadātāja normālai darbībai un pār kuriem viņam nav faktiskas kontroles (skat., piemēram, Tiesas spriedumus, 2009. gada 19. novembris, C-402/07 un C-432/07, ECLI:EU:C:2009:716; un 2008. gada 22. decembris, C-549/07, ECLI:EU:C:2008:771).
11. Tāpat tika jau noskaidrots, ka Kopienas tiesību akti ir jāinterpretē tādējādi, ka jēdzienā “*ārkārtēji apstākļi*”, kuri ir minēti Regulas (EK) Nr. 261/2004 5. panta 3. punktā, ietilpst notikumi, kuri ir saistīti ar lidaparāta sadursmi ar putnu un kas rada nepieciešamību veikt lidaparāta tehnisku pārbaudi, neatkarīgi no tā, vai tie faktiski ir radījuši bojājumus lidaparātam (skat. Tiesas spriedumu, 2017. gada 4. maijs, C-315/15, ECLI:EU:C:2017:342). **[orig. 7. lpp.]**
12. Pēdējā no minētajām lietām iesniedzējtiesa, uzdodot Tiesai vairākus prejudiciālus jautājumus, *inter alia* vēlējās saņemt atbildi uz judikatūrā bieži sastopamajām šaubām par to, vai gaisa pārvadātājam tā veicamo iespējamo pasākumu starpā jau lidojumu grafika plānošanas posmā rotācijas sistēmā ir jāparedz pietiekama laika rezerve nepieciešamo drošības pārbažu veikšanai (sprieduma pamatojuma 55. punkts). Tomēr, ņemot vērā faktiskos apstākļus izskatāmajā lietā (lidojuma kavēšanos izraisīja citi faktori, kas nav lidojumu grafika plānošana rotācijas sistēmā), izklāstītās problēmas atrisināšanai beigu beigās nebija nozīmes lietas izskatīšanā, kā rezultātā tika sniegts atteikums atbildēt uz jautājumu (sprieduma pamatojuma 56. un 57. punkts).
13. Iepriekš minētais jautājums, kura ietvaru diezgan precīzi ir noteikusi Tiesa (tomēr nepieņemot saistošu lēmumu), kā arī ar to saistītās papildu šaubas judikatūrā ir vēlreiz parādījušās tiesu praksē, un tas pamatoja lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu ar jautājumu, kurš ir aprakstīts lēmuma pirmajā punktā.
14. Iesniedzējtiesai ir šaubas par to, kādā apmērā Kopienas likumdevējs gaisa pārvadātājam uzliek pienākumu pielāgot ārkārtējam apstāklim (lidaparāta sadursmei ar putnu) pasākumus, kuri šī apstākļa rašanās brīdī atbilst gaisa pārvadātāja tehniski un ekonomiski pieņemamiem nosacījumiem. Šajā tiesvedībā aplūkojamā situācijā tas nozīmētu, ka ir jāparedz atbilstoša laika rezerve lidojumu plānošanas rotācijas sistēmā, kura ļautu veikt gaisa kuģa drošības pārbaudi pēc sadursmes ar putnu, nepakļaujot pasažierus kaitējumam, kas ir saistīts ar pārmērīgu lidojuma kavēšanos.
15. Mēģinot aplūkot aprakstīto jautājumu no plašāka skatupunkta, kas ir atspoguļots arī otrajā prejudiciālajā jautājumā, iesniedzējtiesa lūdz Eiropas Savienības Tiesu interpretēt iepriekšminētās Savienības tiesību normas un atbildēt, kādā apmērā

gaisa pārvadātājam, plānojot savu darbību, būtu jāņem vērā darbības, kuras ir sekundāras, taču ir paredzamas un potenciāli aprēķināmas, saistībā ar neparedzamiem ārkārtējiem apstākļiem, kurus nevarēja novērst.

16. Tiesas līdzšinējie nolēmumi, lai arī tie ļauj atveidot vispārīgos principus, kas ir piemēroti, lai novērtētu gaisa pārvadātāja spēju piemērot ekonomiskus un tehniskus pasākumus, lai novērstu lidojuma kavēšanos (Tiesas spriedumi, 2011. gada 12. maijs, [oriģ. 8. lpp.] C-294/10, ECLI:EU:C:2011:303; un 2008. gada 22. decembris, C-549/07, ECLI:EU:C:2008:771), pietiekami nekļiedē šaubas, kas ir radušās šajā jomā.
17. Izskatāmajā lietā iesniedzējtiesai it īpaši ir radušās šaubas par pienākumu, kurš tiek izvirzīts Kopienas judikatūrā (taču nav iztirzāts plašāk) un noteikts gaisa pārvadātājam, prasot tam izmantot visus tā rīcībā esošos personāla resursus – neuzņemoties attiecīgajā brīdī uzņēmuma spējam neatbilstošus upurus –, lai novērstu to, ka ārkārtējie apstākļi, kuri viņu skar, izraisa pārmērīgu lidojuma kavēšanos. Ja tiktu pieņemta šaura interpretācija, kuru tiesvedības laikā atbalstīja prasītājs, tas prasītu jau *a limine* izslēgt gaisa pārvadātāja iespēju atsaukties uz kuģa apkalpes atpūtas periodu, kuram ir cēloņsakarība ar ārkārtējiem apstākļiem un kurš pagarina lidojuma kavēšanās periodu. Tādā gadījumā būtu saprātīgi apgalvot, ka, tā kā pieļaujamie darba laika un lidojuma darba laika perioda limiti ir paredzēti vispārēji piemērojamos tiesību aktos un gaisa pārvadātājam ir jāņem vērā tie, plānojot darba perioda grafiku, tad tam būtu jāparedz arī personāla rezerve gadījumā, ja kāds no apkalpotajiem lidojumiem ir kavējies, jo pašu lidojuma kavēšanos, neatkarīgi no tās cēloņiem, var paredzēt, plānojot un organizējot lidojuma darbu. Šāda faktora neņemšanas vērā risks tādā gadījumā pārietu uz gaisa pārvadātāju. Tomēr šķiet, ka normatīvi pieļaujams ir arī pieņemt atšķirīgu juridisko viedokli, kuru pauž atbildētāja un saskaņā ar kuru gaisa pārvadātājs ir atbrīvots no pienākuma uzturēt gaisa kuģa rezerves apkalpi gatavībā. Pretējā gadījumā pārvadātājiem uzliktie pienākumi tuvotos nepieciešamībai pārvadātājam katrā lidostā, kur tas veic gaisa pārvadājumus, nodrošināt papildu personālu, kas varētu pārņemt kavēta lidojuma apkalpes darbu – kas joprojām potenciāli varētu izrādīties nepietiekams, ja līdzīgā laikā ārkārtēju apstākļu dēļ vienā vietā kavētos vairāk lidojumu.
18. Jāatzīmē, ka iepriekš izklāstītās šaubas saistībā ar abiem prejudiciālajiem jautājumiem nav tikušas vienādi atrisinātas valsts tiesu judikatūrā. Līdzīgos faktiskos apstākļos valsts tiesas, arī vienā un tajā pašā tiesā un pat vienā un tajā pašā nodaļā sniedz savstarpēji izslēdzošus tiesiskus novērtējumus, atšķirīgi lemjot par faktiski un juridiski līdzīgām lietām [...] [atsauces uz Polijas tiesu nolēmumiem]. [oriģ. 9. lpp.]
19. Izklāstītās šaubas un ar tām saistītās judikatūras atšķirības norāda uz nepieciešamību Eiropas Savienības Tiesai interpretēt Savienības tiesību aktus, lai nodrošinātu tiesisko drošību un tiesību piemērošanas vienveidību atsevišķu Eiropas Savienības dalībvalstu tiesās.

[..]

DARBA VERSIJA