

**Lieta C-336/21****Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu****Iesniegšanas datums:**

2021. gada 27. maijs

**Iesniedzējtiesa:***Landesgericht Korneuburg* (Austrija)**Datums, kurā pieņemts iesniedzējtiesas nolēmums:**

2021. gada 4. maijs

**Apelācijas sūdzības iesniedzēja:**

L

**Atbildētājas apelācijas instances tiesvedībā:**

F

BW

SW

[..]

*Landesgericht Korneuburg*

[..]

*Landesgericht Korneuburg* [Kornoiburgas apgabaltiesa] kā apelācijas instances tiesa [...] apvienotajās lietās, kurā pirmā prasītāja ir *F\*\*\*\*\* GmbH* (21 C 51/20p), otrā – *B\*\*\*\*\* W\*\*\*\*\** (21 C 71/20d), trešā – *S\*\*\*\*\* W\*\*\*\*\** (21 C 72/20a) [...], bet atbildētāja ir *L\*\*\*\*\* GmbH*, [...] par atbildētājas apelācijas sūdzību par *Bezirksgericht Schwechat* [Švehatas pirmās instances tiesas] 2020. gada 29. aprīļa spriedumu 21 C 51/20p-11 [...] pieņēma

l ē m u m u :

[I] Pamatojoties uz **LESD 267. pantu**, uzdot Eiropas Savienības Tiesai šādus jautājumus **prejudiciāla nolēmuma** sniegšanai:

[1] 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 [oriģ. 2. lpp.] atcelšanu vai ilgu kavēšanos un ar ko atceļ Regulu (EEK) Nr. 295/91 (turpmāk tekstā – “Pasažieru tiesību regula”), 5. panta 3. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka gaisa pārvadātājam nav pienākuma maksāt Pasažieru tiesību regulas 7. pantā paredzēto kompensāciju, ja tas pasažieru galamērķi sasniedz ar 7 stundu un 41 minūtes nokavējumu, jo lidojuma, kas norisinājās pirms iepriekšējā lidojuma, laikā zibens spēriens izraisīja bojājumus lidmašīnā; ja pēc nosēšanās piesaistītais tāda uzņēmuma tehniķis, kuram gaisa pārvadātājs uzticējies veikt tehnisko apkopi, konstatē tikai mazus, lidmašīnas darbības spēju neietekmējošus bojājumus (“*some minor findings*”); ja iepriekšējais lidojums tika veikts, taču pirms iepriekšējā lidojuma veiktās pārbaudes laikā izrādījās, ka lidmašīna tuvākajā laikā vairs nav izmantojama, un tādēļ gaisa pārvadātājs sākotnēji paredzētās, bojātās lidmašīnas vietā izmantoja aizstājējlidmašīnu, ar kuru veiktajā reisā izlidošana notika ar 7 stundu un 40 minūšu nokavējumu?

[2] Vai Pasažieru tiesību regulas 5. panta 3. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka par vienu no gaisa pārvadātāja veicamajiem iespējamajiem pasākumiem ir uzskatāms arī piedāvājums pasažieriem veikt pārrezervāciju uz citu lidojumu, ar kuru viņi savu galamērķi būtu sasnieguši ar mazāku nokavējumu, lai gan gaisa pārvadātājs lidojumu veica nevis ar vairs neizmantojamo lidmašīnu, bet gan ar aizstājējlidmašīnu, ar kuru pasažieri savu galamērķi sasniedza ar lielāku nokavējumu?

[II] [omissis: tiesvedības apturēšana] [oriģ. 3. lpp.]

### P a m a t o j u m s

P\*\*\*\*\* S\*\*\*\*\*, otrajai prasītājai un trešajai prasītājai katrai bija apstiprināta rezervācija uz lidojumu OE 100 ar izlidošanu no Vīnes (VIE) 2019. gada 21. oktobrī plkst. 11.30 un ielidošanu Palmā de Majorkā (PMI) 2019. gada 21. oktobrī plkst. 13.55, kas bija jāveic atbildētājai.

Atbildētāja šo lidojumu veica ar kavēšanos: faktiskais izlidošanas laiks bija plkst. 19.10 un faktiskais ielidošanas laiks – plkst. 21.36. Plānotais lidojuma attālums pēc lielā loka aprēķina metodes bija mazāks par 1500 kilometriem. P\*\*\*\*\* S\*\*\*\*\* savus no šā atgadījuma izrietošos prasījumus pret atbildētāju cedēja pirmajai prasītājai, un tā cesijai piekrita.

Atbildētāja apgalvo, ka šim lidojumam sākotnēji paredzētā lidmašīna 2019. gada 21. oktobrī tika izmantota šādiem lidojumiem:

[1] OE 1318 ar izlidošanu no Vīnes (VIE) plkst. 7.30 un ielidošanu Bergamo (BGY, Itālija) plkst. 9.00. Lidojums tika veikts laikus.

[2] OE 1319 ar izlidošanu no Bergamo (BGY) plkst. 9.25 un ielidošanu Vīnē (VIE) plkst. 10.55. Šajā reisā izlidošana notika ar 2 stundu un 15 minūšu nokavējumu, bet ielidošana – ar 2 stundu un 40 minūšu nokavējumu.

Turklāt pēc tam to bija paredzēts izmantot šādiem citiem lidojumiem:

[3] OE 100 ar izlidošanu no Vīnes (VIE) plkst. 11.30 un ielidošanu Palmā de Majorkā plkst. 13.55, kas ir šajā lietā aplūkojamais lidojums. Šajā reisā – ar aizstājējlidmašīnu – izlidošana notika ar 7 stundu un 40 minūšu nokavējumu, bet ielidošana – ar 7 stundu un 41 minūtes nokavējumu.

[4] OE 105, kas ir šīs tiesas lietā 22 R 258/20a vai attiecīgi ES Tiesas lietā C-672/20 aplūkojamais lidojums. Šajā **[oriģ. 4. lpp.]** reisā – ar to pašu aizstājējlidmašīnu – izlidošana notika ar 8 stundu un 26 minūšu nokavējumu, bet ielidošana – ar 8 stundu un 19 minūšu nokavējumu.

Ar atsevišķi celtām prasībām **prasītājas** lūdza, lai atbildētāja katrai samaksātu pa 250,- EUR [..], un apgalvoja, ka neesot pastāvējuši ārkārtēji apstākļi. Viņas/tās apstrīdēja to, ka nokavējuma cēlonis esot bijis zibens. Nevarot ņemt vērā apstākļi, kas noticis vēl pirms iepriekšējā lidojuma. Atbildētāja neesot arī veikusi visus tai iespējamus pasākumus lidojuma nokavējuma novēršanai. Tai esot bijis jāorganizē un laikus jānodrošina pasažieriem aizstājējlidmašīna un darbam gatava apkalpe. Atbildētājai esot jāpaskaidro, kādu iemeslu dēļ nebūtu bijusi iespējama pasažieru pārrezervācija.

**Atbildētāja** gan neiebilda pret procentu skaitīšanas sākumdienu, bet apstrīdēja prasību gan pēc būtības, gan apmēra ziņā, lūdza noraidīt prasību un apgalvoja, ka iepriekšējā lidojuma laikā bojājumus lidmašīnai nodarīja zibens. Pirmslidojuma pārbaudes laikā pirms aplūkojamā lidojuma esot konstatēts, ka bojājumu vai attiecīgi veikto provizorisko remontdarbu stāvoklis iepriekšējā lidojuma laikā esot pasliktinājies, un pilots esot uzdevis veikt remontdarbus un atkārtotu pārbaudi. Šī vēlākā pārbaude esot sākusies plkst. 15.05. Neesot bijis iespējams prognozēt, cik ilgi šie pārbaudes darbi ilgs. Plkst. 15.07 esot uzsākta aizstājējlidmašīnas izmantošana, un plkst. 18.15 tā esot nosēdusies Vīnē. Ar šo lidmašīnu lidojumu esot varēts veikt, lai gan ar nokavējumu. **[oriģ. 5. lpp.]**

Ar **pārsūdzēto spriedumu** pirmās instances tiesa prasību apmierināja. *Bezirksgericht Schwechat* neizdarīja konstatējumus par nokavējuma cēloni. Tā acīmredzot izdarīja pieņēmumu, ka zibens spēriens ir ārkārtējs apstākļi Pasažieru tiesību regulas 5. panta 3. punkta izpratnē, un apsvēra dažus no pasākumiem, kas sagaidāmi no atbildētājas. Tā no izklāstītajiem faktiskajiem apstākļiem (proti, to kopsavilkuma) konstatēja, ka atbildētāja nav pietiekami izklāstījusi pasākumus, kurus tai būtu bijis iespējams veikt, lai novērstu kavēšanos. Viens no šādiem iespējamiem pasākumiem būtu bijis pasažieru pārrezervācija uz citu lidojumu no Vīnes uz Palmu de Majorku, atbildētājas flotē ietilpstošas aizstājējlidmašīnas izmantošana vai subčārtera izmantošana, lai lidojumu varētu veikt laikus vai vismaz ar mazāk nekā trīs stundu nokavējumu. Tā norādīja, ka atbildētājai jau no

brīža, kad iespēra zibens, proti, plkst. 9.00, bija jāreķinās ar to, ka lidojumi, kas norisināsies pēc tam, varētu ievērojami aizkavēties, pat ja pārbaudes laikā galu galā netiktu atklāts nekāds nozīmīgs bojājums.

[*omissis*: prasījumi] **[oriģ. 6. lpp.]**

*Landesgericht Korneuburg* kā **apelācijas instances tiesa** lietu izskata otrajā un pēdējā instancē un lemj par prasītāju prasījumiem.

Atbildētājas 2019. gada 21. oktobra lidojums ir lietas priekšmets vairākās šajā apelācijas instances tiesā izskatīšanā esošās tiesvedībās, kuras ierosinātas pēc vairāku pasažieru prasībām pret vienu un to pašu atbildētāju, tostarp lietā 22 R 258/20a. Šajā lietā apelācijas instances tiesa nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai – līdz ar šajā lietā nenozīmīgo jautājumu par Pasažieru tiesību regulas piemērošanas jomu – rezolutīvajā daļā izklāstītos jautājumus prejudiciāla nolēmuma sniegšanai. Starplaikā šī tiesvedība tika izbeigta, jo apelācijas sūdzība tika atsaukta. ES Tiesā izskatīšanā esošais lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu (lieta C-672/20) tika atsaukts 2021. gada 28. aprīlī. Tādēļ jautājumi ir (gandrīz) vienādi ar atsauktā lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu otro un trešo jautājumu.

## Par prejudiciālajiem jautājumiem

### Par pirmo jautājumu

Atbildētāja balstījās uz to, ka (ilgās) kavēšanās cēlonis bija bijis ārkārtējs apstāklis Pasažieru tiesību regulas 5. panta 3. punkta izpratnē, un norādīja, ka lidojumā, kas norisinājās pirms iepriekšējā lidojuma, lidmašīnai trāpīja zibens. Tas esot bijis par iemeslu sākotnēji paredzētās lidmašīnas pārbaudei un – pēc iepriekšējā lidojuma – nepieciešamībai to salabot. Lai gan pirmās instances tiesvedībā prasītājas šo apstākli noliedza *expressis verbis*, pirmās instances tiesa šajā ziņā neizdarīja nekādus konstatējumus.

Apelācijas instances tiesai, lai atrisinātu konkrēto strīdu, ir jānoskaidro, vai zibens spēriens principā var liecināt par ārkārtēja apstākļa esamību, – pat ja faktiskie apstākļi šajā ziņā nav konstatēti – jau tāpēc **[oriģ. 7. lpp.]** vien, ka noliedzošas atbildes gadījumā tā var uzreiz atstāt spēkā pārsūdzēto spriedumu un noraidīt apelācijas sūdzību, un nav pat nepieciešams uzdot pirmās instances tiesai izdarīt papildu konstatējumus.

Iesniedzējtiesa vienmēr ir uzskatījusi, ka zibens spēriens ir ārkārtējs apstāklis Pasažieru tiesību regulas 5. panta 3. punkta izpratnē (*Landesgericht Korneuburg*, 2019. gada 24. oktobris, 21 R 222/19y; nesen 2020. gada 21. jūlijs, 22 R 209/20i). Taču citas Austrijas tiesas uz šo jautājumu ir atbildējušas atšķirīgi (piemēram, *Bezirksgericht für Handelssachen Wien* [Vīnes Pirmās instances komercietiesa], 2017. gada 31. marts, 11 C 227/16m = RRa 2018, 289).

Apelācijas instances tiesa (arī) apsver iespēju atkāpties no savas līdzšinējās judikatūras – ar turpinājumā izklāstītajiem apsvērumiem. Civīlā aviācija vienmēr

ir pārvadājusi pasažierus, izmantojot aerodinamisko cēlējspēku; īsāk sakot, tā izmanto gaisa plūsmu ap nesējvirsmām. No minētā varētu izsecināt, ka atmosfēras stāvoklis ir viens no parastajiem gaisa pārvadājumiem raksturīgajiem aspektiem. Tādēļ mainīgi atmosfēras apstākļi – arī zibeņi – varētu būt attiecināmi uz gaisa pārvadātāja darbību; ar minēto saistīts lidmašīnas bojājums tā veida vai iemesla dēļ būtu raksturīgs attiecīgā gaisa pārvadātāja parastai darbībai un tātad atšķiras no sadursmes ar putnu (skat. Tiesas spriedumu, 2017. gada 4. maijs, C-315/15 *Pešková un Peska*, 24. punkts).

Ņemot vērā, ka attiecīgos apstākļos var būt nepieciešami dabaszinātnes pierādījumi, kuru ievākšanu pēc sprieduma atcelšanas apelācijas instances tiesa uzdotu veikt pirmās instances tiesai, ir nepieciešams EST skaidrojums par to, vai principā zibens **[oriģ. 8. lpp.]** spēriens var izraisīt ārkārtēju apstākli Pasažieru tiesību regulas 5. panta 3. punkta izpratnē.

#### Par otro jautājumu

Atbildētāja savā apelācijas sūdzībā iebilst pret pirmās instances tiesas juridisko viedokli, proti, ka atbildētāja neesot sniegusi apsvērumus par iespējamu prasītāja pārrēzervāciju. Apelācijas sūdzības iesniedzēja iebilst pret pirmās instances tiesas argumentāciju un norāda, ka esot sniegusi pietiekamus argumentus par iespējamu pasākumu: lai ierobežotu lidojuma OE 100 kavēšanās sekas, tā esot apmainījusi sākotnējo lidmašīnu un esot devusi iespēju izmantot aizstājējlidmašīnu no savas flotes. Tādējādi tā – lai arī novēloti – šo lidojumu esot veikusi. No kavēšanās loģiski izrietošo seku dēļ pārrēzervācija neesot uzskatāma par saimnieciski lietderīgu pasākumu, jo tas nozīmētu, ka kavēto lidojumu nāktos veikt kā tukšu lidojumu, it īpaši tad, ja visi pasažieri, kurus bija paredzēts pārvadāt ar šo lidojumu, iepriekš būtu pārrēzervēti.

Prasītājas, argumentējot pret šo viedokli – tāpat kā to jau darījusi pirmās instances tiesa –, atsaucas uz EST nostāju 2020. gada 11. jūnija spriedumā lietā C-74/19 *Transportes Aéreos Portugueses*, kurā teikts, ka gaisa pārvadātājam ir pienākums izmantot visus tā rīcībā esošos līdzekļus, lai pēc iespējas ātrāk tiktu nodrošināta ceļojuma maršruta saprātīga un apmierinoša maiņa gan atceltu, gan kavētu lidojumu gadījumā; tostarp meklējot citus tiešos vai savienotos lidojumus, ko, iespējams, veic citi gaisa pārvadātāji – neatkarīgi no tā, vai tie ietilpst tajā pašā vai citā aviosabiedrību grupā, – un kas sasniedz galamērķi ātrāk nekā attiecīgā gaisa pārvadātāja nākamais reiss (spriedums *Transportes [oriģ. 9. lpp.] Aéreos Portugueses*, 59. punkts). [*omissis*: apsvērumi par tiesvedību valsts tiesā]

Savukārt apelācijas sūdzības iesniedzēja spriedumu *Transportes Aéreos Portuguese* neizvērtē dziļāk un acīmredzot uzskata, ka līdz ar aizstājējlidmašīnas izmantošanu kavēta lidojuma gadījumā ir veikti visi tai iespējamie pasākumi.

Šīs lietas faktiskie apstākļi acīmredzami atšķiras no tiem, kurus EST tika lūgta izskatīt lietā C-74/19. Tajā runa bija par to, ka nokavējuma dēļ pasažieris nevarēja ierasties uz savu savienoto reisu un līdz ar to savu galamērķi sasniedza ar lielu

nokavējumu; tātad pārrezervācija no nokavētā savienotā reisa uz alternatīvu pārvadājumu katrā ziņā bija nepieciešama. EST no Savienības tiesību skatpunkta izskaidroja šādai pārrezervācijai izvirzāmās prasības.

Šajā lietā atbildētāja būtu varējusi pārvadāt pasažierus ar rezervēto lidojumu – lai gan ar lielu nokavējumu; pārrezervācija nebija nepieciešama. Tas, vai konkrētajā maršrutā būtu bijusi vēl cita iespēja sasniegt galamērķi gan ar lielu nokavējumu, tomēr ievērojami agrāk nekā ar atbildētājas kavēto lidojumu (atšķirībā no šīs tiesas tiesvedībā lietā [...] vai attiecīgi ES Tiesas lietā C-672/20 [...]) šobrīd nav zināms un **[oriģ. 10. lpp.]** gadījumā, ja pārrezervācija būtu nozīmīga, tā būtu vēl jāpārbauda pirmās instances tiesā.

Apelācijas instances tiesa (arī) uzskata, ka konkrētā pārrezervācija būtu bijusi saimnieciski lietderīga, un attiecīgās organizatoriskās darbības nebūtu apjomīgas. Tomēr iesniedzējtiesas ieskatā šī argumentācija ir izmantojama vienīgi tad, ja runa ir par vienu atsevišķu pasažieri. Savukārt visu pasažieru pārrezervācija uz agrāk notiekošu un galamērķi agrāk sasniedzošu lidojumu (labākajā gadījumā – vairākiem lidojumiem) kopumā nevarētu būt lietderīga. Šajā ziņā šie faktiskie apstākļi atšķiras no faktiem, par kuriem ir runa spriedumā *Transportes Aéreos Portugueses*, proti, par atsevišķa pasažiera pārrezervāciju uz ļoti konkrētu savienoto lidojumu un nevis par visu to pasažieru pārrezervāciju, kuriem nācās gaidīt uz aizstājējlidmašīnu, kas kavējās. Tātad uz šajā gadījumā apelācijas instances tiesas risināmo jautājumu EST vēl nav izsmeļoši atbildējusi, pat ne ar tās argumentāciju spriedumā *Transportes Aéreos Portugueses*.

Apsvērumi par abiem jautājumiem apelācijas instances tiesai ir nepieciešami, lai pieņemtu galīgu nolēmumu par apelācijas sūdzību. Ja zibens spēriens nav ārkārtējs apstāklis, pārsūdzētais spriedums katrā ziņā būtu jāatstāj spēkā, savukārt, ja zibens spēriens ir ārkārtējs apstāklis, pirmās instances tiesai būs jāvērtē, vai zibens spēriens bija ilgās kavēšanās cēlonis (pirmais jautājums). Atkarībā no tā, vai gaisa pārvadātājam ir izdevies pierādīt, ka tas – ar to vien, ka novēloti noticis lidojums ar aizstājējlidmašīnu, – ir veicis visus tam iespējamus pasākumus, pārsūdzētais spriedums būtu jāatstāj spēkā vai jāgroza (otrais jautājums). **[oriģ. 11. lpp.]**

[II] [omissis: tiesvedības apturēšana]

*Landesgericht Korneuburg*, 22. nodaļa

Kornoiburga, 2020. gada 4. maijā

[..]