

Anonimizētā versija

Tulkojums

C-308/21 – 1

Lieta C-308/21

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu

Iesniegšanas datums:

2021. gada 14. maijs

Iesniedzējtiesa:

Tribunal Judicial da Comarca dos Açores (Juízo Local Cível de Ponta Delgada — Juiz 4) (Azoru salu Pirmās instances tiesa – Pontadelgadas Civillietu tiesu palāta – Tiesa Nr. 4 (Portugāle))

Datums, kurā pieņemts iesniedzējtiesas nolēmums:

2021. gada 25. janvāris

Prasītāji:

KU

OP

GC

Atbildētāja:

SATA International — Azores Airlines SA

Tribunal Judicial da Comarca dos Açores

Juízo Local Cível de Ponta Delgada — Juiz 4

**(Azoru salu Pirmās instances tiesa – Pontadelgadas Civillietu tiesu palāta,
Portugāle – Tiesa Nr. 4)**

[..]

Prasība parastajā procedūrā

[..]

Par lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu iesniegšanu ES Tiesai – ES Tiesas Reglamenta 94. pants

*

1) Īss strīda priekšmeta un nozīmīgo faktu izklāsts

Šajā lietā, kurā ir apvienotas trīs dažādas tiesvedības, trīs prasītāji iegādājās lidmašīnas biļetes diviem lidojumiem no Lisabonas lidostas uz Azoru Salu autonomo reģionu (Sanmigelas [*São Miguel*] un Piku [*Pico*] salām), kuriem bija jānotiek 2017. gada 10. maijā. Viens no lidojumiem tika atcelts, un prasītājam tika piedāvāts alternatīvs reiss; otrs lidojums aizkavējās. Visos gadījumos prasītāji ieradās galamērķī ar vairāk nekā trīs stundu nokavēšanos salīdzinājumā ar plānoto laiku.

Kavēšanās iemesls bija pēkšņs un negaidīts bojājums degvielas padeves sistēmā, kas todien no plkst. 13:19 radās Lisabonas lidostā. Šis apstāklis lika pārorganizēt nevis tikai šīs aviolīnijas darbību, bet gan visas Lisabonā bāzētās aeronautikas darbības un radīja nepieciešamību doties uz tuvējo lidostu degvielas centriem, lai atrisinātu šā bojājuma radīto situāciju. Tāpat ir jānorāda, ka no konstatētajiem faktiem izriet, ka par degvielas padeves sistēmu Lisabonas lidostā ir atbildīga nevis šī lidosta, bet gan kāda trešā persona.

Rodas jautājums par to, vai avioreisu aizkavēšanās ilgāk par trim stundām vai to atcelšana tāpēc, ka nav piegādāta degviela izlidošanas lidostā gadījumā, ja šī lidosta atbild par degvielas sistēmas pārvaldību, ir “**ārkārtējs apstāklis**” Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 261/2004 (2004. gada 11. februāris) 5. panta 3. punkta izpratnē un tā piemērošanas nolūkiem.

*

Būtiskie fakti šajā lietā izrādījās šādi:

a.1) Tiesvedībā 957/20.5T8PDL

1. Prasītājs KU ar rezervāciju NM8E8P iegādājās biļeti uz reisiem S4321 un SP107, ko veica atbildētāja un kuri bija plānoti uz 2017. gada 10. maiju, ar izlidošanu no Lisabonas lidostas (LIS) 2017. gada 10. maijā plkst. 12:50 un paredzēto ierašanos Santamarijas lidostā (Azoru salas) (SMA) plkst. 19:15 (vietējais laiks), ar pārsēšanos Pontadelgadas lidostā (Azoru salas) (PDL), kur reisam bija jāierodas plkst. 14:15 un jāizlido plkst. 18:45 (vietējais laiks).
2. Prasītājs reģistrējās minētajam reisam un iekāpa lidmašīnā.

3. Tā kā galamērķī - Pontadelgadas lidostā (Azoru salas) (PDL) - reiss S4321 ieradās plkst. 19:30, prasītājam tika liegta iespēja veikt iekāpšanu, lai izlidotu ar reisu SP107.
4. Attālums starp Lisabonu un Santamariju ir 1407,62 km.

a.2) Tiesvedībā 963/20.0T8PDL

5. Prasītājs GC ar rezervāciju NW53AK iegādājās biļeti uz reisu S4321, ko veica atbildētāja un kas bija plānots uz 2017. gada 10. maiju, ar izlidošanu no Lisabonas lidostas (LIS) plkst. 12:50 un plānoto ierašanos Pontadelgadas lidostā (Azoru salas) (PDL) plkst. 14:15 (vietējais laiks).
6. Prasītājs reģistrējās minētajam lidojumam un iekāpa lidmašīnā.
7. Šis lidojums aizkavējās un lidmašīna ielidoja Pontadelgadas lidostā (Azoru salas) (PDL) plkst. 19:30, proti, ar 5 stundu un 15 minūšu nokavēšanos salīdzinājumā ar sākotnēji paredzēto laiku.
8. Attālums starp Lisabonu un Pontadelgadu ir 1422,09 km.

a.3) Tiesvedībā 961/20.3T8PDL

9. Prasītājs OP ar rezervāciju 619R8M iegādājās biļeti uz reisu S4142, ko veica atbildētāja un kas bija plānots uz 2017. gada 10. maiju, ar izlidošanu no Piku salas lidostas (Azoru salas) (PIX) plkst. 17:35 un plānoto ierašanos Lisabonas lidostā (LIS) plkst. 21:05 (vietējais laiks).
10. Reisu S4142 atbildētāja atcēla.
11. Šīs atcelšanas rezultātā prasītājam tika piedāvāts alternatīvs reiss S4136, ar izlidošanu 2017. gada 10. maija plkst. 21:25 no Terseiras [salas] lidostas (TER) un galamērķī Lisabonas lidostā (LIS).
12. Attālums starp Piko salu un Lisabonu ir 1662,34 km.

a.4) Par atbildētājas aizstāvību

13. 2017. gada 10. maijā Lisabonas lidostā no plkst. 13:19 radās bojājums degvielas padeves sistēmā.
14. Šis notikums bija pēkšņs un negaidīts.
15. Šis apstāklis lika pārorganizēt nevis tikai šīs avioliņijas darbību, bet gan visas Lisabonā bāzētās aeronautikas darbības un radīja nepieciešamību doties uz tuvējo lidostu degvielas centriem, lai atrisinātu šā bojājuma radīto situāciju.

16. Par degvielas padeves sistēmu Lisabonas lidostā ir atbildīga nevis šī lidosta, bet gan kāda trešā persona.
17. Reiss S4321 bija jāveic pa maršrutu Lisabona – Portu – Pontadelgada.
18. Tā kā reisu S4143 maršrutā Lisabona – Piku sala nebija iespējams izpildīt, reisam S4142 plānotajā laikā lidmašīna neatradās Piku, lai varētu doties atpakaļceļā (Piku – Lisabona).

*

2) *Šajā strīdā iespējami piemērojamo valsts tiesību normu redakcija un nozīmīgā valsts judikatūra*

Šajā lietā nav piemērojamas valsts tiesību normas, jo ir piemērojama **Regula (EK) Nr. 261/2004 (2004. gada 11. februāris)**.

Tomēr valsts judikatūrā ir zināma vienprātība par to, ka iepriekš minētie apstākļi ir kvalificējami par “**ārkārtējiem apstākļiem**” **Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 261/2004 (2004. gada 11. februāris) 5. panta 3. punkta** izpratnē un tā piemērošanas nolūkiem; un tas savukārt iesniedzējtiesai ir radījis šaubas turpmāk izklāstīto iemeslu dēļ.

Proti, tiesvedībās **Nr. 968/20.0T8PDL, 960/20.5T8PDL, 959/20.1T8PDL, 954/20.0T8PDL un 955/20.9T8PDL**, kuru priekšmets bija vieni un tie paši reisi un ko skatīja divas dažādas tiesas, tika nolemts, ka avioliņijai nav pienākuma maksāt **Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 261/2004 (2004. gada 11. februāris) 5. panta 1. punkta c) apakšpunktā un 7. pantā** paredzēto kompensāciju.

*

3) *Iemesli, kādēļ iesniedzējtiesa uzdod jautājumu par noteiktu Savienības tiesību normu interpretāciju vai spēkā esamību*

Šajā lietā iesniedzējtiesai ir nopietnas šaubas par to, kā saistībā ar iepriekš izklāstītajiem faktiskajiem apstākļiem ir jāinterpretē **Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 261/2004 (2004. gada 11. februāris) 5. panta 3. punktā** paredzētais jēdziens “**ārkārtēji apstākļi**”, ievērojot Tiesas judikatūru par minēto tiesību normu.

Proti, spriedumā **Wallentin-Hermann (C-549/07)**¹ Tiesa atsaucās, pirmkārt, uz minētās regulas **14. apsvērumu**, saskaņā ar kuru par interpretācijas normu tika noteikts, ka apkalpojošo gaisa pārvadātāju saistības ir jāierobežo vai jāatceļ

¹ Spriedums, 2008. gada 22. decembris, *Wallentin-Hermann* (C-549/07, EU:2008:71).

ārkārtēju apstākļu gadījumos, no kuriem nevarētu izvairīties pat tad, ja veiktu visus iespējamus pasākumus, un šādu apstākļu vidū ir konkrēti minēti **meteoroloģiskie apstākļi, kas nav piemēroti attiecīgā lidojuma veikšanai**. Tomēr Tiesa šo tiesību normu interpretēja šauri, tādējādi, ka apstākļus, kas piemēra veidā izklāstīti 14. apsvērumā, var kvalificēt kā ārkārtējus tikai tad, ja tie ir saistīti ar notikumu, kas **nav raksturīgs attiecīgā gaisa pārvadātāja normālai darbībai un tā rakstura vai izcelsmes dēļ ir ārpus šī pārvadātāja faktiskās kontroles** (sprieduma 15.-34. punkts, it īpaši 22. un 23. punkts). Iesniedzējtiesa uzskata par lietderīgu atreferēt ļoti erudīto konkrētā sprieduma motivāciju:

19. Kā izriet no Regulas Nr. 261/2004 preambulas divpadsmitā apsvēruma un 5. panta, **Kopienų likumdevējs ir paredzējis mazināt grūtības un neērtības, kas pasažieriem rodas lidojumu atcelšanas dēļ, rosinot gaisa pārvadātājus par to paziņot iepriekš un zināmos apstākļos piedāvāt noteiktiem kritērijiem atbilstošu maršruta maiņu**. Gadījumā, ja gaisa pārvadātāji šādus pasākumus nevar veikt, **Kopienų likumdevējs ir vēlējis, lai tie maksātu pasažieriem kompensāciju, izņemot gadījumus, kad lidojuma atcelšana notiek ārkārtēju apstākļu dēļ, no kuriem nevarētu izvairīties pat tad, ja būtu veikti visi iespējamie pasākumi**.

20. Šādā kontekstā skaidri saprotams, ka, ja Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunktā ir noteikts princips pasažieru tiesībām uz kompensāciju lidojuma atcelšanas gadījumā, **tā paša panta 3. punkts, kurā ir noteikti apstākļi, kādos apkalpojošajam gaisa pārvadātājam nav pienākuma maksāt šādu kompensāciju, ir jāuzskata par atkāpi no šī principa**. Tādēļ šis pēdējais noteikums **ir jāinterpretē šauri**.

21. Šajā sakarā Kopienų likumdevējs ir norādījis, kā tas izriet no Regulas Nr. 261/2004 preambulas četrpadsmitā apsvēruma, **šādi apstākļi var rasties it īpaši politiskās nestabilitātes, meteoroloģisko apstākļu, kas nav piemēroti attiecīgā lidojuma veikšanai, drošības riska, negaidītu lidojuma drošības trūkumu un streiku dēļ**, kas ietekmē gaisa pārvadātāja darbību.

22. No šādas norādes Regulas Nr. 261/2004 preambulā izriet, ka **Kopienų likumdevējs ir paredzējis nevis to, ka šādi notikumi, kuru uzskaitījums turklāt ir tikai norādošs, paši ir ārkārtēji apstākļi, bet gan tikai to, ka tie šādus apstākļus var izraisīt**. No tā izriet, ka visi šādus notikumus aptverošie apstākļi katrā ziņā nav iemesli atbrīvojumam no šīs regulas 5. panta 1. punkta c) apakšpunktā paredzētā pienākuma maksāt kompensāciju.

23. Lai gan Kopienų likumdevējs šajā uzskatījumā ir minējis “negaidītus lidojuma drošības trūkumus” un lai gan gaisakuģim radušās tehniskās problēmas var uzskatīt par šādiem trūkumiem, **tomēr šādu notikumu aptverošus apstākļus var kvalificēt kā “ārkārtējus” Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta nozīmē tikai tad, ja tie ir saistīti ar notikumu, kas, tāpat kā šīs regulas četrpadsmitajā apsvērumā uzskaitītie, nav raksturīgs**

attiecīgā gaisa pārvadātāja normālai darbībai un tā rakstura vai izcelsmes dēļ ir ārpus šī pārvadātāja faktiskās kontroles.

Kā no šiem punktiem var secināt, Tiesa ir nospriedusi, ka **regulas 5. panta 3. punkts ir jāinterpretē šauri**, lai paaugstinātu pasažieru aizsardzības līmeni. Tās 14. apsvērumā minētie apstākļi ir jāsaprot nevis kā “*ārkārtēji apstākļi*” paši par sevi, bet gan kā apstākļi, kas var tikt kvalificēti par ārkārtējiem, ja vien tie sava rakstura vai cēloņa dēļ nav tipiski attiecīgā gaisa pārvadātāja normālai darbībai un ir ārpus tā faktiskās kontroles. Tajā gadījumā Tiesa uzskatīja, ka [gaisakuģu] tehniskās problēmas, kas ir atklātas apkopes laikā vai kuru cēlonis ir šādas apkopes neesamība, pašas par sevi nevar būt Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punktā paredzētie “ārkārtējie apstākļi” (**sprieduma 25. punkts**).

Spriedumā **McDonagh (C-12/11)**² Tiesa pilnīgoja iepriekšējā punktā minēto judikatūru un atzina, ka ikdienas valodā frāze “ārkārtēji apstākļi” burtiski nozīmē apstākļus, kuri “nav ikdienišķi”. Gaisa pārvadājumu kontekstā tā nozīmē **notikumu, kas nav raksturīgs attiecīgā gaisa pārvadātāja normālai darbībai un tā rakstura vai izcelsmes dēļ ir ārpus šī pārvadātāja faktiskās kontroles**. Tā piebilda, ka tie – neatkarīgi no to rakstura vai smaguma – ir visi tie apstākļi, kurus gaisa pārvadātājs nav spējīgs kontrolēt. Tajā lietā Tiesa uzskatīja, ka *Eyjaflallajökull* vulkāna izvirdums un izrietošā gaisa telpas slēgšana atbilst “ārkārtēju apstākļu” jēdzienam (**sprieduma 26.-34. punkts**).

Spriedumā **van der Lans (C-257/14)**³ Tiesa atzina, ka **regulas 5. panta 3. punktā paredzētais izņēmums ir jāinterpretē šauri** un ka gaisakuģu tehnisku problēmu gadījumā šādus apstākļus var kvalificēt par “ārkārtējiem” ar ļoti ierobežotiem nosacījumiem, kas minēti iepriekšējā punktā. Kā piemērs tika norādīts gadījums, kad attiecīgā gaisa pārvadātāja flotē ietilpstošo lidaparātu konstruktors vai kompetentā iestāde atklāj, ka tiem, lai gan tie jau ir ekspluatācijā, ir slēpti ražošanas defekti, kas ietekmē lidojumu drošību. Tas pats notiek gadījumā, ja gaisa kuģiem radīto bojājumu cēlonis ir sabotāža vai terorisms. **Minētajā lietā Tiesa atzina, ka dažu gaisakuģa detaļu priekšlaicīgi bojājumi nav ārpus attiecīgā gaisa pārvadātāja faktiskās kontroles esošs pēkšņs notikums, bet gan ir raksturīgs attiecīgā gaisa pārvadātāja normālai darbībai** (**sprieduma 32.-49. punkts**).

Rīkojumā **Siewert (C-394/14)**⁴ Tiesa atzina, ka lidostas pārvietojamā iekāpšanas trapa sadursme ar lidmašīnu nevar tikt kvalificēta kā “ārkārtējs apstākļis”, kas atbrīvo gaisa pārvadātāju no tā kompensācijas izmaksāšanas pasažieriem pienākuma šīs lidmašīnas veikta lidojuma ilgas kavēšanās gadījumā (**rīkojuma 12.-23. punkts**).

² Spriedums, 2013. gada 31. janvāris, *McDonagh* (C-12/11, EU:C:2013:43).

³ Spriedums, 2015. gada 17. septembris, *van der Lans* (C-257/14, EU:C:2015:618).

⁴ Rīkojums, 2014. gada 14. novembris, *Siewert* (C-394/14, EU:C:2014:2377).

Spriedumā [*Pešková un Peška*] (C-315/15)⁵ Tiesa uzskatīja, ka, kaut gan lidmašīnas sadursmi ar putnu varētu uzskatīt par “*ārkārtēju apstākli*”, fakts, ka lidojums tika atcelts tāpēc, ka gaisa pārvadātājs nepaļāvās uz pienācīgi kvalificētu ekspertu, lai veiktu lidmašīnas drošības pārbaudes, un pieprasīja otru pārbaudi, ko veiktu eksperts, kuram tas uzticas, izslēdz “*ārkārtēja apstākļa*” esamību Regulas 5. panta 3. punkta izpratnē (sprieduma 18.-26. punkts).

Nesenāk spriedumā *Krüsemann u.c.* (C-195/17, C-197/17 līdz C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 līdz C-286/17 un C-290/17 līdz C-292/17)⁶ Tiesa apgalvoja, ka lidojumu apkalpes personāla “neorganizēts streiks” nav “*ārkārtēji apstākļi*”, kas ļauj avioliņijai atbrīvoties no pienākuma izmaksāt kompensāciju lidojuma atcelšanas vai ilgas kavēšanās gadījumā. Proti, Tiesa nolēma, ka lidojumu apkalpes personāla ievērojamas daļas spontāna prombūtne (minētās lietas gadījumā - “neorganizēts streiks”, kā tas notika šajā gadījumā) nav ietverta “*ārkārtēju apstākļu*” jēdzienā, jo 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. Attiecīgi, riski, kurus izraisa šādu [pārstrukturēšanas] pasākumu sociālās sekas, ir jāuzskata par tipiskiem attiecīgā gaisa pārvadātāja normālai darbībai (sprieduma 29.-49. punkts).

Kā ir viegli izsecināms no šīs nelielās judikatūras atlases, Tiesa jau ir atzinusi, ka tādas situācijas kā (a) tehniskās problēmas, kas ir atklātas lidmašīnu apkopes laikā vai kuru cēlonis ir šādas apkopes neesamība, (b) lidmašīnas detaļu priekšlaicīgs bojājums, (c) lidostas pārvietojamā iekāpšanas trapa sadursme ar lidmašīnu, (d) paļāvības trūkums attiecībā uz pienācīgi kvalificētu ekspertu lidmašīnas drošības pārbaudi veikšanai un lidojumu apkalpes personāla “neorganizēts streiks” nav “*ārkārtēji apstākļi*” Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 261/2004 (2004. gada 11. februāris) 5. panta 3. punkta izpratnē un tā piemērošanas nolūkiem, ņemot vērā šīs tiesību normas šāuro interpretāciju un mērķi paaugstināt patērētāju aizsardzības līmeni.

Konkrētāk, iesniedzējtiesa visnotaļ apšaubā, vai tāda situācija kā iepriekš aprakstītā nav raksturīga attiecīgā gaisa pārvadātāja normālai darbībai, ievērojot Tiesas judikatūrā attīstīto interpretāciju.

Tāpēc, ievērojot konkrētās lietas apstākļus, iesniedzējies šaubās par to, vai tāda situācija, kas ir strīda priekšmets, ietilpst “*ārkārtēju apstākļu*” jēdzienā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 261/2004 (2004. gada 11. februāris) 14. apsvēruma un 5. panta 3. punkta izpratnē un tā piemērošanas nolūkiem.

⁵ Spriedums, 2017. gada 4. maijs, [*Pešková un Peška*] (C-315/15, EU:C:2017:342).

⁶ Spriedums, [2018. gada 17. aprīlis,] *Krüsemann u.c.* (apvienotās lietas C-195/17, C-197/17 līdz C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 līdz C-286/17 un C-290/17 līdz C-292/17, EU:C:2018:258).

Tā kā saskaņā ar valsts tiesību aktiem šajā lietā, prasījuma apmēra dēļ ir jāpieņem nepārsūdzams nolēmums, iesniedzējtiesai ir pienākums iesniegt lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu.

Ņemot vērā iepriekš izklāstītos apsvērumus, ir jāuzdod Tiesai šāds prejudiciālais jautājums:

*

“Vai avioreisu aizkavēšanās ilgāk par trim stundām vai tā atcelšana tāpēc, ka nav piegādāta degviela izlidošanas lidostā gadījumā, ja šī lidosta atbild par degvielas sistēmas pārvaldību, ir “ārkārtējs apstāklis” Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 261/2004 (2004. gada 11. februāris) 5. panta 3. punkta izpratnē un tā piemērošanas nolūkiem?”

*

[..]

[omissis: procesuālās formalitātes]