

Lieta C-672/20**Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu****Iesniegšanas datums:**

2020. gada 10. decembris

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

2020. gada 23. novembris

Apelācijas sūdzības iesniedzēja, sākotnējā atbildētāja:*L GmbH***Atbildētājs apelācijas instances tiesvedībā, sākotnējais prasītājs:**

FK

[..] LANDESGERICHT KORNEUBURG

Landesgericht Korneuburg [Kornoiburgas apgabaltiesa] kā apelācijas instances tiesa [..] lietā, kurā prasītājs ir **F[..] K[..]** [..] un atbildētāja – **L[..] GmbH** [..], par atbildētājas apelācijas sūdzību par *Bezirksgericht Schwechat* [Švehatas pirmās instances tiesas] 2020. gada 26. augusta spriedumu [..] pieņēma

I 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 atcelšanu vai ilgu kavēšanos un ar ko atceļ Regulu (EEK) Nr. 295/91 (turpmāk tekstā – “Pasažieru tiesību regula”), 3. panta 2. punkta a) apakšpunkts ir jāinterpretē tādējādi, **ka šī regula attiecas uz pasažieri, kurš jau pirms [oriģ. 2. lpp.] ierašanās lidostā ir reģistrējies tiešsaistē, kuram nav nododamās bagāžas un kurš no lidostas ziņojumu dēļa uzzina par lidojuma kavēšanos, pie iekāpšanas izejas gaida papildu informāciju, pie gaisa pārvadātāja letes lūdz**

informāciju par rezervētā reisa izlidošanu, bet no atbildētājas darbiniekiem nesaņem nedz paskaidrojumu par to, vai un kad lidojums notiks, nedz piedāvājumu par alternatīvu lidojumu, un pēc tam pats rezervē citu lidojumu uz savu galamērķi un neizlido ar sākotnēji reģistrēto lidojumu?

[2] Vai Pasažieru tiesību regulas 5. panta 3. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka gaisa pārvadātājam nav pienākuma maksāt Pasažieru tiesību regulas 7. pantā paredzēto kompensāciju, ja tas pasažiera galamērķi sasniedz ar 8 stundu un 19 minūšu nokavējumu, jo lidojuma, kas norisinājās pirms iepriekšējiem diviem lidojumiem, 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 neietekmējošus bojājumus (“*some minor findings*”); ja lidojums, kas norisinājās pirms iepriekšējā lidojuma, 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 iepriekšējā reisā izlidošana notika ar 7 stundu un 40 minūšu nokavējumu?

[3] Vai Pasažieru tiesību regulas 5. panta 3. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka par vienu no gaisa pārvadātāja veicamajiem iespējamajiem pasākumiem ir uzskatāms arī piedāvājums pasažierim veikt pārr rezervāciju uz citu lidojumu, ar kuru viņš savu galamērķi būtu sasniedzis ar 5 stundu [orig. 3. lpp.] nokavējumu (un – izmantojot pēc savas ierosmes veikto rezervāciju – faktiski arī sasniedzta), lai gan gaisa pārvadātājs lidojumu veica nevis ar vairs neizmantojamo lidmašīnu, bet gan ar aizstājējlidmašīnu, ar kuru pasažieris savu galamērķi būtu sasniedzis ar 8 stundu un 19 minūšu nokavējumu?

[II] [omissis: tiesvedības apturēšana]

P a m a t o j u m s

Prasītājam bija apstiprināta rezervācija uz turpinājumā norādīto lidojumu, kas bija jāveic atbildētājai:

- OE 105 ar izlidošanu no Palmas de Majorcas (PMI, Spānija) 2019. gada 21. oktobrī plkst. 14.30 un ielidošanu Vīnē (VIE, Austrija) 2019. gada 21. oktobrī plkst. 16.50.

Attālums no Palmas de Majorcas (PMI) līdz Vīnei (VIE) pēc lielā loka aprēķina metodes nav lielāks par 1500 kilometriem.

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: **[oriģ. 4. lpp.]**

[3] OE 100 ar izlidošanu no Vīnes (VIE) plkst. 11.30 un ielidošanu Palmā de Majorkā plkst. 13.55. 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 strīdīgais lidojums. Šajā reisā – ar to pašu aizstājējlidmašīnu – izlidošana notika ar 8 stundu un 26 minūšu nokavējumu, bet ielidošana – ar 8 stundu un 19 minūšu nokavējumu.

Prasītājs prasīja, lai atbildētāja viņam samaksātu kompensāciju 250 EUR apmērā, kā arī procentus atbilstoši Pasažieru tiesību regulas 5. panta [1. punkta c) apakšpunkta iii) punktam] kopsakarā ar tās 7. panta [1. punkta a) apakšpunktu], argumentējot ar to, ka lidojums OE 105 beidzās ar vairāk nekā 8 stundu nokavējumu. *[omissis: prasītāja argumenti, kurus – ciktāl tie ir nozīmīgi – turpinājumā vēlreiz izklāsta apelācijas instances tiesa]*

Atbildētāja [...] norādīja, ka prasītājs neesot izlidojis ar lidojumu OE 105 un ka tādēļ Pasažieru tiesību regulas attiecībā uz viņu neesot piemērojama, kā noteikts tās 3. panta 2. punkta a) apakšpunktā. [...] **[oriģ. 5. lpp.]** *[omissis: atbildētājas argumenti, kurus – ciktāl tie ir nozīmīgi – turpinājumā vēlreiz izklāsta apelācijas instances tiesa]*

Ar pārsūdzēto **spriedumu** *Bezirksgericht Schwechat*, kurai šī lieta bija piekritīga pirmajā instancē, prasību apmierināja un izdarīja iepriekš pirmajā jautājumā izklāstītos konstatējumus par prasītāja rīcību Palmas de Majorcas (PMI) lidostā. *Bezirksgericht Schwechat* neizdarīja konstatējumus par nokavējuma iemeslu. Juridiskā ziņā tā norādīja, ka tiesvedības iznākumam nav nozīmīgi, vai prasītājs – pēc tam kad viņš bija pierēģistrējies lidojumam – tik tiešām izlidoja ar kavēto lidojumu. Tā acīmredzami izdarīja pieņēmumu, ka zibens spēriens ir ārkārtējs apstāklis Pasažieru tiesību regulas 5. panta 3. punkta izpratnē un apsvēra dažus no pasākumiem, kas sagaidāmi no atbildētājas. Puses tai nebija iesniegušas apsvērumus par iespējamu pasažieru pārrezervāciju uz citu lidojumu no Palmas de Majorcas (PMI) uz Vīni un izklāstu par to, kādēļ atbildētāja nevarēja organizēt aizstājējlidmašīnu tieši lidojumam OE 105 no Palmas de Majorcas (PMI). Tā norādīja, ka atbildētājam jau no zibens spēriena brīža apmēram plkst. 9.00 **[oriģ. 6. lpp.]** bija jārēķinās ar to, ka pēc tam sekojošie lidojumi varētu ievērojami aizkavēties, pat ja pārbaudes laikā galu galā netiktu atklāts nekāds nozīmīgs bojājums.

[..]

[omissis: argumenti] *Landesgericht Korneuburg* kā **apelācijas instances tiesa** lietu izskata otrajā un pēdējā instancē un lemj par prasītāja prasījumiem.

Par **prejudiciālajiem jautājumiem**

Par pirmo jautājumu

Konkrētajā gadījumā Pasažieru tiesību regulas 3. panta 2. punkta a) apakšpunkta interpretācija ir strīdīga divējādā ziņā.

[a] Pirmkārt, ir jāpārbauda, vai prasītājs laikus ieradās uz reģistrāciju. Kā konstatējusi pirmās instances tiesa, prasītājs pierēģistrējās tiešsaistē un šādi saņēma arī iekāpšanas karti.

No vienas puses, var argumentēt, ka ar brīdi, kad gaisa pārvadātājs ir izsniedzis iekāpšanas karti, reģistrācija jau ir noslēgusies. No otras puses, var argumentēt, ka tā vietā, lai ierastos uz reģistrāciju, pietiek ar ierašanos uz iekāpšanu lidmašīnā.

Visbeidzot aktuāls ir jautājums, vai “norādītais laiks” Pasažieru tiesību regulas 3. panta 2. punkta a) apakšpunkta izpratnē ir laiks, kas norādīts lidojumu plānā, vai tomēr nokavējuma gadījumā ir jāpiemēro šādam gadījumam paziņotais laiks.

[oriģ. 7. lpp.]

Iesniedzējtiesas uzskata, ka šajā lietā pietiek ar to, ka atbildētāja prasītājam elektroniskā veidā izsniedza iekāpšanas karti un ka viņš, ņemot vērā lidojumu plānu, laikus ieradās pie iekāpšanas izejas. Turpretim – iesniedzējtiesas ieskatā – nav nepieciešams, ka pasažieris pēc sākotnēji plānotā izlidošanas laika turpinātu gaidīt pie iekāpšanas izejas un pēc tam attiecībā uz kavēto lidojumu norādītajā laikā – labākajā gadījumā 45 minūtes pirms attiecībā uz kavēto lidojumu paziņotā izlidošanas laika – no jauna ierastos pie attiecīgās iekāpšanas izejas vai letes.

EST šo jautājumu līdz šim nav izskatījusi.

[b] Otrs aspekts ir saistīts ar jautājumu, vai ir nepieciešams, ka pasažieris faktiski būtu pārvadāts ar kavēto lidojumu vai tomēr prasījuma tiesības uz kompensāciju (ilga) nokavējuma dēļ pastāv arī tad, ja viņš pats sev organizē alternatīvu pārvadājumu.

[omissis: Vācijas un Austrijas judikatūra] Katra no pusēm argumentē, atsaucoties uz Tiesas 2019. gada 24. oktobra rīkojumu lietā C-756/18 *easyjet Airline*, kurā izklāstīts pamatojums. **[oriģ. 8. lpp.]** Šā nolēmuma pamatā ir prejudiciālais jautājums par to, kādā veidā pasažierim ir jāpierāda, ka viņš bija ieradies uz reģistrāciju.

No EST atbildes, no vienas puses, izriet, ka to var pierādīt dažādos veidos – atkarībā no tā, vai pasažieris tika (vai netika) pārvadāts ar kavēto lidojumu. Pirmajā gadījumā iekāpšanas karte nav jāuzrāda, otrajā – ir. Tomēr šo atbildi var interpretēt arī tādējādi, ka gadījumā, ja gaisa pārvadātājs apgalvotu, ka pasažieris

ar kavēto lidojumu netika pārvadāts, viņam ir jāpierāda – uzrādot iekāpšanas karti –, ka viņš uz reģistrāciju ieradās laikus un ka viņš tika pārvadāts ar kavēto lidojumu.

[*omissis*: valsts judikatūra] Iesniedzējtiesa drīzāk sliecas uzskatīt, ka prasījuma tiesības uz kompensāciju pastāv neatkarīgi no tā, vai pasažieris izlidoja ar kavēto lidojumu. Šajā lietā pastāvēja iespēja izmantot alternatīvu pārvadājumu, ar ko pasažieris būtu varējis sasniegt savu galamērķi ātrāk nekā ar kavēto lidojumu, un **[oriģ. 9. lpp.]** faktiski arī sasniegta. Ja pasažieris tādējādi nolemj savu galamērķi sasniegt nevis ar kavēto lidojumu, bet gan citādā veidā, viņam jau, pirmkārt, ilgāka gaidīšana un, otrkārt, pārrezervācija ir radījušas neērtības, kuras ir jāatlīdzina ar kompensāciju.

Tomēr vairākas Eiropas Savienības tiesas uz šo jautājumu ir atbildējušas atšķirīgi, un līdz ar to ir nepieciešama Tiesas nostāja.

Par otro jautājumu

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

Prasītājs pirmās instances tiesvedībā gan apgalvoja arī to, ka zibens spēriens tik un tā nekādā ziņā neliecinot par ārkārtēju apstākli; tas – pretēji sadursmei ar putniem – drīzāk esot parasts ar lidmašīnas izmantošanu saistīts risks, jo notiekot mijiedarbība starp lidmašīnu un negaisa mākoņa elektrisko lauku, kuras rezultātā lidmašīna pievelkot zibeņus. Šajā ziņā prasītājs norāda uz zinātniskiem pētījumiem.

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. 10. 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 [...]. [...]

Apelācijas instances tiesa apsver iespēju atkāpties no savas līdzšinējās judikatūras – ar turpinājumā izklāstītajiem apsvērumiem. Civilā 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 spēriens var izraisīt ārkārtēju apstākli Pasažieru tiesību regulas 5. panta 3. punkta izpratnē. **[oriģ. 11. lpp.]**

Par trešo jautājumu

Atbildētāja savā apelācijas sūdzībā iebilst pret pirmās instances tiesas juridisko viedokli, proti, ka atbildētāja neesot sniegusi apsvērumus par iespējamu prasītāja pārr rezervāciju. Apelācijas sūdzības iesniedzēja iebilst pret pirmās instances tiesas argumentāciju un norāda, ka esot sniegusi pietiekamus argumentus par iespējamu pasākumu: lai ierobežotu lidojuma OE 105 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 pārr rezervācija 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 pārr rezervēti.

Prasītājs, 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 Aéreos Portugueses*, 59. punkts). [...] **[oriģ. 12. lpp.]** [...] Savukārt apelācijas sūdzības iesniedzēja šo argumentāciju 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 pārr rezervācija no nokavētā savienotā reisa uz alternatīvu pārvadājumu katrā ziņā bija nepieciešama. EST no Savienības tiesību skatpunkta izskaidroja šādai pārr rezervācijai izvirzāmās prasības.

Šajā lietā atbildētāja būtu varējusi pārvadāt prasītāju ar rezervēto lidojumu – lai gan ar lielu nokavējumu; pārrezervācija nebija nepieciešama. Konkrētajā maršrutā bija gan vēl viena cita iespēja, kā prasītājs varēja sasniegt galamērķi – arī ar lielu nokavējumu, tomēr ievērojami agrāk nekā ar atbildētājas kavēto lidojumu. Taču atbildētāja viņam to nepiedāvāja, un viņš to izmantoja pēc savas ierosmes.

Apelācijas instances tiesa 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. **[oriģ. 13. lpp.]** 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 izsmēloši atbildējusi, pat ne ar tās argumentāciju spriedumā *Transportes Aéreos Portugueses*. Ir nepieciešams precizējošs Tiesas skaidrojums par to, kādos apstākļos lidojuma kavēšanās gadījumā no gaisa pārvadātāja nevar sagaidīt pārrezervācijas, jo tas nozīmētu, ka tam tiek uzlikts nepanesams slogs.

Apsvērumi par visiem šiem jautājumiem apelācijas instances tiesai ir nepieciešami, lai pieņemtu galīgu nolēmumu par apelācijas sūdzību. Atkarībā no tā, vai pasažieris ietilpst regulas piemērošanas jomā, pārsūdzētais spriedums vai nu uzreiz būtu jāgroza tādējādi, ka prasība tiek noraidīta, vai arī būtu veicama papildu pārbaude (pirmais jautājums). Ja zibens spēriens nav ārkārtējs apstākļis, pārsūdzētais spriedums katrā ziņā būtu jāatstāj spēkā (otrais 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, noraidot prasību (trešais jautājums).

[..] **[oriģ. 14. lpp.]**

[..]