

Lieta C-131/22

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu

Iesniegšanas datums:

2022. gada 25. februāris

Iesniedzējtiesa:

Amtsgericht Frankfurt am Main (Vācija)

Datums, kurā pieņemts iesniedzējtiesas nolēmums:

2022. gada 2. februāris

Prasītāja:

flightright GmbH

Atbildētāja:

Swiss International Air Lines AG

Amtsgericht Frankfurt am Main [Frankfurtes pie Mainas pirmās instances tiesa]

Frankfurte pie Mainas, 2.2.2022.

[..]

Lēmums

strīdā

Flightright GmbH [..]

[..] Potsdama,

prasītāja

[..]

pret

Swiss International Air Lines AG Frankfurtes filiāle, [..] Frankfurte pie Mainas,

atbildētāja

[..]

tiek **nolemts**:

- I. Apturēt tiesvedību.**
- II. Pamatojoties uz LESD 267. pantu, uzdot Eiropas Savienības Tiesai šādus jautājumus par 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, 5. panta interpretāciju:**
 - 1. Vai var uzskatīt, ka pastāv ārkārtējs apstāklis šīs regulas 5. panta 3. punkta izpratnē, ja iestājas laikapstākļi, kuru dēļ nav iespējams veikt lidojumu, neatkarīgi no konkrētā veida, kādā tie izpaužas?**
 - 2. Ja atbilde uz pirmo jautājumu būtu noliedzoša, vai laikapstākļu ārkārtējumu ir iespējams konstatēt pēc tā, kāds ir to biežums attiecīgajā reģionā un sezonā to iestāšanās vietā un laikā?**
 - 3. Vai var uzskatīt, ka pastāv ārkārtējs apstāklis šīs regulas 5. panta 3. punkta izpratnē, ja gaisa satiksmes vadības lēmums attiecībā uz konkrētu lidmašīnu konkrētā dienā izraisa viena vai vairāku šīs lidmašīnas lidojumu ilgu kavēšanos, kavēšanos līdz nākamajai dienai vai atcelšanu neatkarīgi no tā, kāds ir šā lēmuma iemesls?**
 - 4. Ja atbilde uz trešo jautājumu būtu noliedzoša, vai savukārt lēmuma iemeslam ir jābūt ārkārtējam, un līdz ar to nav jābūt tā, ka ar tā iestāšanos ir iespējams rēķināties?**

Pamatojums

I.

Prasītāja, pamatojoties uz tai cedētām pasažiera tiesībām, prasa piespriest atbildētājai samaksāt regulā paredzēto kompensāciju.

Pasažierim bija apstiprināta rezervācija uz atbildētājas veiktu gaisa pārvadājumu. Izlidošana reisā LX1077 no Frankfurtes pie Mainas uz Cīrihi bija ieplānota 6.7.2017. plkst. 20.50, bet ielidošana – plkst. 21.45. Taču faktiski lidojums tika atcelts, jo iepriekšējais lidojums LX1076 no Cīrihes atgriezās turp bez nolaišanās Frankfurtē, kas bija ieplānota (ar nokavējumu) plkst. 21.10. Pirms nakts lidojumu

aizlieguma iestāšanās Frankfurtē pie Mainas veikt aizstājošu lidojumu vairs nebija iespējams. Frankfurtē atbildētājam nav nedz bāzes, nedz arī tai bija iespējams tur nogādāt rezerves gaisa kuģi. Pasažieris tika pārvadāts ar citu reisu 7.7.2017. plkst. 6.52.

Atbildētāja apgalvo, ka reisa LX1076 lidojumam esot piešķirta vēlāka laikniša, jo sakarā ar spēcīga negaisa varbūtību virs lidostas Frankfurtē pie Mainas laikapstākļu dēļ esot bijusi ierobežota lidostas darbība. Lidmašīnai tuvojoties Frankfurtei, neesot izsniegta nosēšanās atļauja, jo lidostas darbība Frankfurtē pie Mainas zibeņošanas dēļ esot bijusi apturēta.

II.

Nolēmums ir atkarīgs no tā, vai pastāvēja ārkārtējs apstāklis regulas 5. panta izpratnē, kā to apgalvo atbildētāja.

Prasība nav pamatota, ja atbildētājas rīcība ir attaisnojama viena šāda ārkārtēja apstākļa dēļ.

1. Saskaņā ar regulas 5. pantu apkalpojošajam gaisa pārvadātājam nav pienākuma maksāt kompensāciju, ja tas var pierādīt, ka lidojuma atcelšanu ir izraisījuši ārkārtēji apstākļi, no kuriem nevarētu izvairīties pat tad, ja tiktu veikti visi iespējamie pasākumi.

a) Par ārkārtējiem ir uzskatāmi tādi apstākļi, kas nav raksturīgi attiecīgā gaisa pārvadātāja parastai darbībai, un tam nav faktiskas kontroles pār tiem to rakstura vai izcelsmes dēļ (EST, spriedums, 2008. gada 22. decembris – C-549/07 [..] 23. punkts), kas tād neatbilst parastajai lietu kārtībai, tomēr neietilpst apstākļos, kas parasti ir vai var būt saistīti ar pasažieru pārvadāšanu gaisa satiksmē (BGH [Federālā augstākā tiesa], spriedums, 21.8.2012 – X ZR 138/11 [..] 10., 14. punkts). Praksē gaisa pārvadātāji regulāri apgalvo par laikapstākļiem un/vai gaisa satiksmes vadības lēmumiem, kā tas ir arī šajā gadījumā.

b) Laikapstākļi, kuru dēļ nav iespējams veikt lidojumu, likumdevēja ieskatā gan jau ir atzīstami par ārkārtējiem apstākļiem (14. apsvērums). Tātad vispirms pietiek konstatēt, ka laikapstākļu dēļ nav iespējams veikt lidojumu. Principā tas šķiet samērīgi, jo gaisa pārvadātājs nespēj ietekmēt laikapstākļus. Nav skaidrs, kādēļ gaisa pārvadātājam bez vainojamības būtu jāuzņemas atbildība par apstākļiem, kurus tas nekādi nevar ietekmēt. Šādā gadījumā nav konstatējama nolaidība saistībā ar lidojuma veikšanu. Turklāt ārkārtēja apstākļa iestāšanās vien vēl neatbrīvo no atbildības par kompensācijas izmaksu, jo gaisa pārvadātājam ir arī jāveic visi iespējamie pasākumi, lai izvairītos no ārkārtēju apstākļu radītājam sekām (skat. regulas 5. panta 3. punktu).

Tas ir sakāms arī par gaisa satiksmes vadības lēmumiem, kas minēti 15. apsvērumā. Gaisa pārvadātājam ir jāievēro gaisa satiksmes vadības norādījumi.

c) No otras puses, nevar noliegt, ka aviācijas specifika paredz obligātu pakļaušanos gaisa satiksmes vadības elementiem un ietekmei.

Pirmais no minētajiem faktoriem raksturo lietas būtību. Otrais faktors pamatojas uz gaisa pārvadājumu noteikumiem. Lidojumi tiek pastāvīgi regulēti, un tos vispār ir iespējams veikt vienīgi tad, ja attiecībā uz tiem ir pieņemts pozitīvs lēmums. Plānoto lidojumu ierobežošana ar gaisa satiksmes vadībai ietekmi ir plaši izplatīta; tās iemesls var būt laikapstākļi, darbības traucējumi vai citi iemesli.

Šādi apstākļi izveidojas regulāri, un ar tiem principā ir jārēķinās pastāvīgi. Tādēļ rodas šaubas, vai būtu iespējams vispārināt, ka pietiek ar to, ka plānveida lidojumu veikšanu ierobežo laikapstākļi vai ka attiecībā uz konkrētu lidojumu ir pieņemts gaisa satiksmes vadības lēmums. Drīzāk atbilstoši regulas 5. panta 3. punkta formulējumam laikapstākļiem un lēmumam ir jābūt ārkārtējiem.

Tā, piemēram, nekļūst skaidrs, kādēļ gaisa pārvadātājs būtu jāatbrīvo no atbildības, ja tas plāno veikt lidojumu uz Funšalu Madeiras salā. Tā ir lidosta, kur, kā zināms, bieži novērojama pēkšņa vēja virziena un/vai stipruma maiņa. Tas viennozīmīgi veic lidojumu, pastāvot paaugstinātam riskam, ka iestāsies laikapstākļi, kuru dēļ lidojuma veikšana nav iespējama, ja, veicot lidojumu, šādas pēkšņas vēja virziena un/vai stipruma maiņas dēļ lidojumu veikšana faktiski kļūst neregulāra.

Turklāt rodas šaubas, vai gaisa satiksmes vadības lēmumu var atzīt par ārkārtēju apstākli, ja, piemēram, laiknišas tiek piešķirtas, balstoties uz paušāliem kapacitātes ierobežojumiem. Kapacitātes ierobežojumi konkrētā maršrutā ir uzskatāmi par “parastu” gaisa satiksmes darbības traucējumu, ar kuru visumā ir jārēķinās – līdzīgi kā ar sastrēgumu uz automaģistrāles. Katrā ziņā tā tas varētu būt īpaši noslogotas gaisa telpas vidē, kāda tā pastāvēja Eiropā strīdīglaikposmā. Tātad arī gaisa satiksmes vadības pasākumus atkarībā no parastām meteoroloģiskām parādībām nevarētu uzskatīt par ārkārtējiem apstākļiem.

Turklāt saistībā ar gaisa satiksmes vadības pasākumiem ir iespējami pat tādi gadījumi, kad attiecīgais gaisa pārvadātājs pats ir radījis iemeslu šādiem pasākumiem. Tā, piemēram, gaisa pārvadātāja lidmašīna tehniska bojājuma dēļ var būt spiesta atgriezties izlidošanas lidostā, un veicamās ārkārtas nosēšanās dēļ uz konkrētu laiku tiek apturēta citu lidojumu un, iespējams, arī šā iemesla dēļ novēlota tā paša gaisa pārvadātāja reisa apkalpošana šajā lidostā. Šajā gadījumā, neraugoties uz ārējiem norādījumiem no gaisa satiksmes vadības, saistībā ar novēloto reisu cēloņsakarīgi iestājas apstākļi, par kuru saskaņā ar Tiesas judikatūru (skat. spriedumu, 2008. gada 22. decembris. – C-549/07 [..]) atbildīgs ir apkalpojošais gaisa pārvadātājs.

Šajā lietā situācija ir līdzīga. Vasarā Frankfurtē pie Mainas, protams, ir novērojams negaiss, kas izraisa lidostas darbības pārtraukumus, tādēļ rodas jautājums, vai šajā sakarā pieņemtie gaisa satiksmes vadības lēmumi ir ārkārtēji,

un vai nebūtu pareizāk uzskatīt, ka gaisa pārvadātājam ir jābūt gatavam tam, ka var iestāties šādi notikumi.

d) Tiesas ieskatā ir nepieciešama šaura interpretācija.

aa) Nevajadzētu būt tā, ka 14. apsvērumā likumdevējs laikapstākļus, kuru dēļ nav iespējams veikt lidojumu, kopumā klasificētu kā ārkārtēju apstākli. Gluži pretēji, tajā ir minēts, ka šādos klimatiskajos apstākļos šādi apstākļi *var* iestāties. Tāpat 15. apsvērumā ir minēts, ka par ārkārtējiem apstākļiem *vajadzētu* uzskatīt tos, attiecībā uz kuriem ir pieņemts gaisa satiksmes vadības lēmums. Tātad tas nav obligāts nosacījums. Tas liecina par labu, bet katrā ziņā nav pretrunā šaurai interpretācijai, ar ko arī tiktu sasniegts likumdevēja mērķis nodrošināt augsta līmeņa pasažieru aizsardzību (1. apsvēruma).

Kā izriet no ar ārkārtēja apstākļa definīcijas, nedrīkst būt izpildīti abi iepriekš minētie kritēriji, proti, par attiecīgā gaisa pārvadātāja spēju kontrolēt un veikt parastu darbību. Pirmais kritērijs tik tiešām varētu nebūt izpildīts, bet otrais kritērijs gan varētu būt izpildīts, ja pieņem, ka, pakļaujoties meteoroloģiskajiem apstākļiem, gaisa pārvadātājs veic parastu ikdienas darbību. Arī tas, ka gaisa pārvadātāja sniegtie gaisa transporta pakalpojumi obligāti un pastāvīgi ir pakļauti regulatoru īstenotai kontrolei, varētu tikt kvalificēti kā raksturīgs attiecīgā gaisa pārvadātāja parastajai darbībai.

Šajā ziņā regulas 5. panta 3. punkts ir jāsaprot šauri. Vārda “ārkārtējs” lietojums jau norāda uz notikumu, kas iestājas retāk. Notikumi, kas iestājas regulāri, nevar būt ārkārtēji. Augsta līmeņa pasažieru aizsardzības interesēs, šķiet, ir pienācīgi to, kas ir raksturīgs attiecīgā gaisa pārvadātāja parastajai darbībai, pārbaudīt katrā atsevišķā gadījumā, ņemot vērā konkrētos apstākļus.

Juridiski šī lieta būtu jāaplūko līdzīgi kā tehnisku bojājumu gadījumi. Tiesa 2008. gada 22. decembra spriedumā C-549/07 [...] ir norādījusi, ka tiesām ir jāpārbauda, vai tehniskās problēmas, uz kurām atsaucas gaisa pārvadātājs, izriet no notikumiem, kas nav raksturīgi attiecīgā gaisa pārvadātāja parastajai darbībai, un tam nav faktiskas kontroles pār tiem (skat. 26. un nākamos punktus). Tādas tehniskas problēmas novēršana, kuras cēlonis ir lidaparāta kļūdaina apkope, ir raksturīga gaisa pārvadātāja parastajai darbībai (24. punkts). Citādi tas būtu, piemēram, situācijā, kad attiecīgā gaisa pārvadātāja flotē ietilpstošo lidaparātu izgatavotājs vai kompetentā iestāde atklāj, ka, lai gan tie jau ir nodoti ekspluatācijā, tiem ir slēpti ražošanas defekti, kuri ietekmē lidojumu drošību. Tāpat var būt gadījumā, kad gaisakuģim nodarīta kaitējuma cēlonis ir sabotāža vai terorisms (26. punkts). Tiesa minētajā spriedumā ir arī atzinusi, ka pie gaisa pārvadātāja atklāto tehnisko problēmu biežums pats par sevi nav apstāklis, balstoties uz kuru varētu secināt, vai pastāv “ārkārtēji apstākļi” regulas 5. panta 3. punkta izpratnē (36. punkts).

Atbilstoši tam šajā gadījumā varētu būt nepieciešams pārbaudīt, vai laikapstākļi vai gaisa satiksmes vadības lēmumi, uz kuriem norāda gaisa pārvadātājs, izriet no

notikumiem, kuri nav raksturīgi gaisa pārvadātāja parastajai darbībai un kurus tas nevar faktiski izšķiroši ietekmēt.

bb) Turklāt pastāv arī kritērijiem, pēc kuriem šajos gadījumos ārkārtējie apstākļi ir norobežojami no apstākļiem, kas nav ārkārtēji.

Laikapstākļu ārkārtējumu būtu iespējams novērtēt, balstoties uz klimata apstākļu atšķirībām pasaulē atkarībā no reģiona un sezonas. Vietās, kur konkrēti laikapstākļi konkrētā laikā ir novērojami biežāk nekā citur, tos vairs nevar uzskatīt par ārkārtējiem. Gaisa pārvadātājs, kas piedāvā gaisa pārvadājumus reģionos un laikā, kad novērojamas īpašas meteoroloģiskas parādības, uzņemas risku, ka to ietekmēs apstākļi, kas šajā gadījumā jau būtu uzskatāmi tikai par parastiem apstākļiem ([..] [atsauce uz valststiesību doktrīnu]).

Gaisa satiksmes vadības lēmumu gadījumā izšķirošs varētu būt to iemesls, tātad tas, vai gaisa satiksmes vadības pasākuma iemesls ir ārkārtējs (skat. arī [..] [atsauce uz valststiesību doktrīnu] un *HG Wien* [Vīnes Komerctiesas] spriedumu, 6.1.2017. – 60 R 62/17y [..]). To, piemēram, varētu apstiprinoši atbildēt attiecībā uz gadījumiem, ar kuriem nav jāērķinās, jo tie nav saistīti ar gaisa pārvadātāja parasto darbību, kā tas, iespējams, būtu ar izmaiņām maršrutā, kuras ir izraisījuši negadījumi, teroristu uzbrukumi, politiski notikumi vai netipiski ekstremāli laikapstākļi, savukārt tas neattiektos uz vispārējiem apkalpošanas jaudas ierobežojumiem, laikapstākļiem, kas nav tuvāk precizēti, un tamlīdzīgi.

cc) Ar šādu interpretāciju gaisa pārvadātāji netiktu pārmērīgi apgrūtināti.

Līdzīgi apsvērumi ir pausti ģenerālvokāta 2013. gada 14. marta secinājumos lietā C-509/11 attiecībā uz Regulas 1371/2007 17. pantu (40. punkts [..]): “Tomēr dzelzceļa pasažieru pārvadājumu kontekstā visparastākajiem nepārvaramas varas cēloņiem, proti, apgrūtināšiem laikapstākļiem, dzelzceļa infrastruktūras bojājumiem un darba tirgus konfliktiem, faktiski ir statistiski paredzams biežums, pat ja atsevišķi gadījumi nevar tikt precīzi paredzēti. Tas nozīmē, ka to notikšanas iespējamība dzelzceļa uzņēmumiem ir zināma iepriekš. Tas tādēļ arī nozīmē, ka tie var tikt ņemti vērā, aprēķinot biļešu cenas.”

Atbilstoši tam gaisa pārvadātāji savās aviobiļešu izmaksās var ierēķināt arī faktiski ar statistiski prognozējamu biežumu notikušus gadījumus, kuri būtībā ir saistīti ar laikapstākļiem un gaisa satiksmes vadību un kuri var būt par cēloni pēkšņām plānotā lidojuma izmaiņām, par kurām ir jāmaksā kompensācija, ciktāl runa ir par to, ka saimnieciskais slogs, ko izraisa ar laikapstākļiem vai gaisa satiksmes vadību saistītu kompensāciju izmaksa, varētu pārsniegt to, kas ir samērīgs.

2. Šajā gadījumā tādas informācijas nav, un nav arī acīmredzami, ka Frankfurtē pie Mainas negaiss jūlijā un šajā sakarā pieņemtie gaisa satiksmes vadības lēmumi būtu ārkārtēji. Līdz ar to atbildētāja būtībā ir minējusi tikai tādas ārkārtējos apstākļus regulas 5. panta 3. punkta izpratnē, kuri šajā lietā nav nozīmīgi.

[..]

DARBA VERSIJA