

Lieta C-411/23**Lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu kopsavilkums saskaņā ar Tiesas
Reglamenta 98. panta 1. punktu****Iesniegšanas datums:**

2023. gada 3. jūlijs

Iesniedzējtiesa:*Sąd Okręgowy w Warszawie* (Polija)**Datums, kurā pieņemts iesniedzējtiesas nolēmums:**

2023. gada 26. maijs

Prasītāja:

D. SA

Atbildētāja:

P. SA

Pamatlietas priekšmets

Prasība par kompensāciju 600 EUR apmērā par lidojuma kavēšanos par vairāk nekā trim stundām, pamatojoties uz Regulas Nr. 261/2004 7. pantu

Lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu priekšmets un juridiskais pamats

Jēdzienu “ārkārtēji apstākļi” un “negaidīti trūkumi” interpretācija saistībā ar lidojuma kavēšanos, ko izraisīja lidaparāta dzinēja konstrukcijas defekta atklāšana, par kura iespējamu rašanos pārvadātājs bija iepriekš brīdināts – Preventīvo pasākumu apjoms, kas pārvadātājam jāveic “visu iespējamo pasākumu” ietvaros, lai saņemtu atbrīvojumu no pienākuma maksāt kompensāciju par lidojuma kavēšanos – Līguma par Eiropas Savienības darbību 267. pants

Prejudiciālie jautājumi

1) Vai ražotāja atklāts lidaparāta dzinēja konstrukcijas defekts ir “ārkārtējs apstāklis” un vai tas ietilpst “negaidītu trūkumu” jēdziena tvērumā 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, 14. un 15. apsvēruma izpratnē, ja pārvadātājs par iespējamo konstrukcijas defektu zināja vairākus mēnešus pirms lidojuma?

2) Vai tad, ja lēmuma 1. punktā minētais dzinēja konstrukcijas defekts ir “ārkārtējs apstāklis” 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, 14. un 15. apsvēruma izpratnē un ir veikti “visi iespējamie pasākumi”, kas noteikti Regulas (EK) Nr. 261/2004 14. apsvērumā un tās 5. panta 3. punktā, ir sagaidāms, ka – ņemot vērā iespējamo lidaparāta dzinēja konstrukcijas defekta atklāšanu – gaisa pārvadātājs veiks preventīvus pasākumus, lai nodrošinātu aizstājēju lidaparātu gatavību Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē, lai to atbrīvotu no pienākuma maksāt šīs regulas 5. panta 1. punkta c) apakšpunktā un 7. panta 1. punktā paredzēto kompensāciju?

Atbilstošās Savienības tiesību normas

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 – 14. un 15. apsvērums, 5. panta 1. un 3. punkts, 7. pants

Atbilstošā Savienības judikatūra

Iesniedzējtiesa norāda un atsauca uz šādiem Tiesas spriedumiem:

- spriedums, 2008. gada 22. decembris, *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, 21., 23., 24., 25., 26. punkts;
- spriedums, 2009. gada 19. novembris, *Sturgeon u.c.*, C-402/07 un C-432/07, EU:C:2009:716, 61., 69. punkts;
- spriedums, 2011. gada 12. maijs, *Eglītis un Ratnieks*, C-294/10, EU:C:2011:303, 25., 30. punkts;
- spriedums, 2013. gada 31. janvāris, *McDonagh*, C-12/11, EU:C:2013:43, 29., 38. punkts;
- spriedums, 2015. gada 17. septembris, *van der Lans*, C-257/14, EU:C:2015:618, 36, 37., 38., 41., 43. punkts;

- spriedums, 2017. gada 4. maijs, *Pešková un Peška*, C-315/15, EU:C:2017:342, 20., 21., 22., 28., 29. punkts;
- spriedums, 2019. gada 4. aprīlis, *Germanwings*, C-501/17, EU:C:2019:288;
- spriedums, 2020. gada 12. marts, *Finnair*, C-832/18, EU:C:2020:204, rezolutīvās daļas 2. punkts;
- spriedums, 2021. gada 23. marts, *Airhelp*, C-28/20, EU:C:2021:226, 22. punkts.

Turklāt iesniedzējtiesa atsaucas uz ģenerālvokātes L. Medinas secinājumiem lietā *TAP Portugal* (otrā pilota nāve), C-156/22 līdz C-158/22, EU:C:2023:91, 30., 46., 58. punkts.

Īss pamatlietas faktu un tiesvedības izklāsts

- 1 2018. gada 2. jūlijā J. D. (pasažiere) noslēdza ar P. S.A. (gaisa pārvadātāju) līgumu par pārvadājumu maršrutā K.-C. [Krakova – Čikāga]. Attiecīgais lidojums kavējās, kā rezultātā pasažiere galamērķa lidostā ieradās vairāk nekā 3 stundas pēc plānotā ielidošanas laika. 2018. gada 18. jūlijā J. D. kā cedente un P./R/ S.A. kā cesionāre noslēdza prasījumu cesijas līgumu, ar kuru pasažiere cesionārei nodeva savas prasījuma tiesības par kavēto lidojumu. Ar 2019. gada 29. martā iesniegto prasības pieteikumu D. S.A. (iepriekš P./R/ S.A.) lūdza piespriest gaisa pārvadātājam samaksāt summu 600 EUR apmērā, pieskaitot likumiskos procentus līdz samaksas dienai.
- 2 Atbildot uz prasības pieteikumu, atbildētāja lūdza prasību noraidīt. Gaisa pārvadātāja atzina, ka attiecīgais lidojums kavējās. Tā paskaidroja, ka R. markas dzinējiem, ar kuriem aprīkoti transatlantiskos lidojumus veicošie lidaparāti, bija konstrukcijas defekti, bet – ņemot vērā to, ka tā bija veikusi pasākumus, lai mazinātu traucējumus regulārajos lidojumos, tā ir atbrīvota no atbildības par attiecīgā lidojuma kavēšanos.
- 3 Atbildētāja pārvadātāja 2018. gada aprīlī saņēma informāciju no R. dzinēju ražotāja, ar ko tika noteikti vairāki ierobežojumi šo lidaparātu ekspluatācijai pēc tam, kad tika atklāts B. lidaparātos uzstādīto dzinēju konstrukcijas defekts. Defekts bija saistīts ar kompresora lāpstiņām. 2018. gada 28. jūnijā uzraudzības sistēma konstatēja dzinēja darbības nepilnības lidaparātā, kuram 2018. gada 2. jūlijā bija jāveic attiecīgais lidojums. Pēc tam, kad tika konstatēts kompresora plūsmas norāvums, tika veikta vizuāla kompresora pārbaude un inspekcija ar boroskopu. Konstatēts, ka dzinējs nav ekspluatējams, tas tika demontēts un nosūtīts remontam. Tā kā ekspluatējami rezerves dzinēji nebija pieejami – kas bija globāla problēma, jo ražotājs nebija saražojis pietiekamu skaitu rezerves dzinēju – , dzinēju bija iespējams nomainīt tikai 2018. gada 5. jūlijā, un lidaparāts tika atkārtoti nodots ekspluatācijā 2018. gada 7. jūlijā.

- 4 Iepriekš aprakstīto apstākļu dēļ atbildētāja pārvadātāja nolēma attiecīgo lidojumu veikt ar citu, ekspluatējamu lidaparātu, kas C. lidostā ieradās ar kavēšanos sakarā ar pēkšņām izmaiņām lidojumu grafikā. Tā rezultātā attiecīgais lidojums kavējās par vairāk nekā trim stundām.
- 5 No 2018. gada aprīļa, kad tika atklāts minēto dzinēju konstrukcijas defekts, atbildētāja pārvadātāja vairākkārt sazinājās ar dažādiem citiem pārvadātājiem, lai nomātu papildu lidaparātus.
- 6 Pirmās instances tiesa ar 2021. gada 3. decembra spriedumu prasību noraidīja, uzskatot, ka ir pierādīti Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3.° punktā minētie attaisnojošie iemesli, un šajā ziņā tā atsaucās uz 3. un 5. punktā minētajiem elementiem, it īpaši uzsverot, ka attiecīgā lidojuma kavēšanās tiešais iemesls bija dzinēja konstrukcijas defekts un ka atbildētāja pārvadātāja bija veikusi visus iespējamus pasākumus, lai organizētu aizstājēju lidaparātu.
- 7 Šajā saistībā pirmās instances tiesa norādīja, ka lidaparāta konstrukcijas defektu nevar uzskatīt ne par tipisku defektu, kas būtu bijis jāatklāj pietiekami savlaicīgi, ne arī par defektu, kas izriet no lidmašīnas ekspluatācijas. Šis notikums bija neparedzams, apdraudēja lidojuma drošību un notika pēkšņi lidmašīnas ikdienas ekspluatācijas laikā. Pēc minētās tiesas domām, pārvadātāja rīkojās pareizi un profesionāli, ievērojot no dzinēja ražotāja saņemtos norādījumus, kā arī norādīja, ka lidaparāts tika uzturēts saskaņā ar nepieciešamo tehniskās apkopes grafiku.
- 8 Pirmās instances tiesa piekrita, ka atbildētāja pārvadātāja nevarēja atrisināt radušos problēmu, jo tā bija globāla problēma, un ka iespējama flotes dubultošana vai vairāku lidaparātu turēšana rezervē būtu izraisījusi uzņēmuma likviditātes trūkumu. Dzinēju ražotājs nespēja nomainīt visus bojātos dzinējus visiem pārvadātājiem saistībā ar nepietiekamu ražošanas jaudu, un pārvadātājam nebija pietiekami daudz laika, lai pārplānot visu savu maršrutu tīklu.
- 9 Prasītāja *D. S.A.* iesniedza apelācijas sūdzību par 2021. gada 3. decembra spriedumu, kurā tā apgalvoja, ka ir pieļauta kļūda faktos, apstrīdot to, ka attiecīgā lidojuma kavēšanās tiešais iemesls bija ārkārtējs apstāklis, proti, dzinēja konstrukcijas defekts, ka atbildētāja pārvadātāja bija veikusi visus iespējamus pasākumus, lai novērstu lidojuma kavēšanos, ka problēma ar *R.* dzinējiem 2018. gadā bija jauna problēma, par kuru pārvadātājam iepriekš nebija zināms, un ka atbildētājam nebija pietiekami daudz laika pārplānot visu maršrutu tīklu. *D. S.A.* ieskatā lietā nepastāvēja nekādi ārkārtēji apstākļi, kas atbrīvotu pārvadātāju no atbildības par lidojuma ilgo kavēšanos.

Īss lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu pamatojuma izklāsts

- 10 Strīds ir par jēdzienu “ārkārtēji apstākļi” un “negaidīti trūkumi” interpretāciju Regulas Nr. 261/2004 14. un 15. apsvēruma izpratnē saistībā ar lidaparāta dzinēja globālo konstrukcijas defektu. Iesniedzējtiesa atsaucas uz Tiesas judikatūru, citējot spriedumu C-315/15 (20. punkts), saskaņā ar kuru gaisa pārvadātājs ir

atbrīvots no pienākuma izmaksāt kompensāciju pasažieriem atbilstoši šīs regulas 7. pantam, ja tas var pierādīt, ka lidojuma atcelšanu vai kavēšanos, kas vienāda vai ilgāka par trim stundām, ir izraisījuši ārkārtēji apstākļi, no kuriem nevarētu izvairīties pat tad, ja tiktu veikti visi iespējamie pasākumi.

- 11 Iesniedzējtiesa cita starpā, citējot spriedumu C-257/14 (36., 38. punkts), norāda, ka par tādiem ārkārtējiem apstākļiem var būt uzskatāmas noteiktas tehniskas problēmas, piemēram, ja gaisa pārvadātāja flotē esošo lidaparātu ražotājs ir atklājis, ka šiem jau ekspluatācijā esošajiem lidaparātiem ir slēpts ražošanas defekts, kas apdraud lidojumu drošību. Tādējādi lidaparāta tehniskās problēmas var klasificēt kā negaidītus lidojuma drošības trūkumus, ciktāl tie kvalificējami kā notikumi, kas neietilpst attiecīgā gaisa pārvadātāja parastajā darbībā un kuru raksturs vai avots neļauj tos efektīvi kontrolēt.
- 12 Šajā gadījumā slēptais dzinēja defekts ir ārējs notikums attiecībā uz gaisa pārvadātāju. Tomēr jautājums ir par to, vai jēdzienu “ārkārtēji apstākļi” un “negaidīti trūkumi” tvērumā ietilpst arī ražošanas defekts, par kura rašanos tika it kā paziņots un kurš tādējādi zināmā mērā bija paredzams. Tādējādi, lai novērtētu šo premisu, ir jāizvērtē, cik ticams bija tas, ka gaisa pārvadātāja varēja paredzēt attiecīgā dzinēja slēptā defekta rašanos un atklāšanos, kā arī paša notikuma sekas.
- 13 Šajā lietā runa ir par dzinēja ražošanas defektu, kuru ražotājs tomēr bija atklājis. 2018. gada aprīlī gaisa pārvadātāja no dzinēju ražotāja saņēma informāciju par to, ka dzinējos ir atklāts konstrukcijas defekts. Tomēr defekts varēja neatklāties, jo ne katrā pārbaudē tika konstatēta plaisa kompresora lāpstiņā. Ražotājs neieteica nekavējoties aizturēt visus lidaparātus uz zemes, kā arī nenorādīja, ka lidaparāts nevarētu veikt lidojumus. Attiecīgais lidojums notika 2018. gada 2. jūlijā, un defekts šajā konkrētajā lidaparātā, ar ko bija paredzēts veikt lidojumu, tika atklāts 2018. gada 28. jūnijā. Tādējādi ir jāatbild uz jautājumu, vai defekts atradās ārpus pārvadātāja kontroles, ņemot vērā tā paredzamību. Varēja tikai pieņemt, ka noteiktā procentuālā daļā dzinēju tiks konstatēts defekts, kas tos padarīs nederīgus ekspluatācijai. Tomēr konkrētajā gadījumā faktiski nebija iespējams paredzēt, ka radīsies darbības traucējumi.
- 14 Jāatzīmē, ka gaisa pārvadātājiem, veicot savu uzņēmējdarbību, ir jāievēro stingras tehniskās un administratīvās procedūras. Tas attiecas arī uz lidaparātu tehniskajām problēmām neatkarīgi no to cēloņa. Gaisa pārvadātājam vai nu būtu jāievieš atbilstošas procedūras šajā jomā, vai arī, ja šādu procedūru nav – piemēram, attiecīgā notikuma specifiskas dēļ –, būtu jāveic visi nepieciešamie, iespējamie un saprātīgie pasākumi, lai novērstu notikumu, kas var izraisīt lidojuma kavēšanos vai atcelšanu.
- 15 Šajā gadījumā šādas procedūras tika ievērotas. Ražotājs, kurš bija atklājis dzinēja defektu, ieteica lietotājiem veikt tehnisko apkopi. Tomēr apkope tikai varēja ļaut atklāt defekta rašanos. Pārvadātāja veica nepieciešamo tehnisko apkopi, un dzinēja defekts neapšaubāmi bija notikums, ko pārvadātāja nevarēja kontrolēt.

Citiem vārdiem sakot, pat attiecīgās procedūras ievērošana vai nepieciešamo pasākumu veikšana negarantēja iespēju kontrolēt konkrēto notikumu.

- 16 Tādējādi ir sīkāk jāinterpretē jēdzieni “ārkārtēji apstākļi” un “negaidīti trūkumi”, kā arī jāizvērtē, vai ražotāja atklātais dzinēja konstrukcijas defekts, kas bija paredzams, t. i., zināmā mērā “sagaidāms” vai kura rašanās varbūtība bija paredzama, bet tas vienlaikus nenozīmē, ka pārvadātājam bija iespēja kontrolēt šo notikumu.
- 17 Attiecībā uz jēdzienu “visi iespējamie pasākumi”, iesniedzējtiesa, citējot Tiesas spriedumu C-315/15 (28. punkts), norāda, ka pārvadātājam, kurš atsaucas uz ārkārtējiem, attaisnojošajiem apstākļiem, ir jāpierāda, ka no tiem katrā ziņā nevarētu izvairīties, veicot situācijai atbilstošus pasākumus, proti, pasākumus, kas šo ārkārtējo apstākļu rašanās brīdī atbilst attiecīgā gaisa pārvadātāja it īpaši tehniski un ekonomiski izpildāmiem nosacījumiem.
- 18 Šajā lietā jautājums ir par to, kādi preventīvie pasākumi pārvadātājam bija jāveic, lai tos varētu uzskatīt par iespējamam.
- 19 Ražošanas defektu nevar uzskatīt par tipisku defektu, kas ir viegli konstatējams iepriekš, pirms lidojuma. Tomēr, ņemot vērā dzinēja ražotāja sniegto informāciju, šajā gadījumā šādu defektu bija iespējams paredzēt. Varētu apsvērt, vai šādā gadījumā pārvadātājam nevajadzētu mēģināt nomainīt (joprojām ekspluatējamu) dzinēju vai arī lidaparātam būtu jāpaliek uz zemes, līdz ražotājs ir atrisinājis problēmas ar remontu vai jaunu dzinēju piegādi. Šajā sakarā jāatgādina, ka aizstājējs dzinējs šim konkrētajam lidaparātam tika saņemts jau 2018. gada 5. jūlijā, un lidaparāts atgriezās ekspluatācijā 2018. gada 7. jūlijā, t. i., astoņas dienas pēc dzinēja defekta atklāšanas.
- 20 Tāpēc ir jāapsver, vai pārvadātājam – zinot par situāciju no 2018. gada aprīļa – , nebija jāpasagatavo remonta plāns un jāorganizē aizstājēji lidaparāti. *Prima facie* šķiet, ka laikposms no aprīļa līdz jūlija sākumam bija pietiekams, lai veiktu visus nepieciešamos un iespējamus pasākumus, lai novērstu lidojumu kavēšanos vai atcelšanu, jo pārvadātāja varēja paredzēt, ka dzinēja tehniskais defekts skars arī tās lidaparātu. Pārvadātāja tajā laikā varēja aplēst, cik daudz aizstājēju lidaparātu būs nepieciešami, lai novērstu iespējamās tehniskās kļūmes, un izlemt, vai tā iegādāsies šos lidaparātus vai nomās tos no citiem pārvadātājiem.
- 21 Atsaucoties uz Tiesas spriedumu C-315/15 (29. punkts), iesniedzējtiesa norāda, ka no pārvadātāja tomēr nevar sagaidīt, lai tas veiktu pasākumus, kas nav pieņemami no tā uzņēmuma iespēju viedokļa, kas varētu būt gaidas, ka tas vienmēr nodrošinās aizstājēja lidaparāta gatavību. Tomēr šajā lietā atbildētājam no 2018. gada aprīļa bija zināms par varbūtību, ka dzinējam var atklāties defekts. No aprīļa tā vērsās pie 8 pārvadātājiem, lai nomātu lidaparātu. Turpretī *D. S.A.* apgalvo, ka tikai pie Eiropas pārvadātājiem vien varēja atrast 471 lidaparātu, lai aizstātu attiecīgo lidaparātu, un ka atbildētāja nav vērsusies pie 18 pārvadātājiem, tostarp uzņēmumiem, kas sniedz “*wet lease*” pakalpojumus, proti, nomu ar

apkalpi un pakalpojumiem uz klāja. Atbildētāja pārvadātāja apstiprināja, ka tā nepārtraukti nomāja vienu no lidaparātiem no 2018. gada 7. septembra, un 2018. gada augustā tā noslēdza divus nomas līgumus.

- 22 Šie apstākļi, pēc *D. S.A.* domām, liecina par novēlotu rīcību, kuras mērķis nebija faktiski nomāt lidaparātus, lai gan mūsdienu aviosabiedrību prakse tomēr ir turēt aizstājējus lidaparātus gadījumam, ja rodas defekti un ir nepieciešams nosūtīt aizstājēju lidaparātu. Savukārt atbildētāja pārvadātāja no tā secina, ka nebūtu saprātīgi prasīt, lai tā pastāvīgi, tā sakot, “rezervē” turētu lidaparātu ar pilnu apkalpi, kas varētu veikt regulāros lidojumus pēkšņos un neparedzētos apstākļos, jo lidaparātu nomas un uzturēšanas izmaksas ir milzīgas. Šādi drošības pasākumi noteikti ietekmētu arī piedāvāto pakalpojumu cenas.

DARBBA VERSIJA