

Lieta C-52/23

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu

Iesniegšanas datums:

2023. gada 3. februāris

Iesniedzējtiesa:

Amtsgericht Frankfurt am Main (Vācija)

Datums, kurā pieņemts iesniedzējtiesas nolēmums:

2023. gada 24. janvāris

Prasītāja:

flightright GmbH

Atbildētāja:

TAP Dpt. Fale Connosco SA

[..]

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

Frankfurte pie Mainas, 2023. gada 24. janvāris

[..]

Lēmums

lietā

Flightright GmbH, [..] Potsdama,

prasītāja,

[..]

pret

TAP S.A. Dpt. Fale Connosco, [..] Lisabona, Portugāle,

atbildētāja,

[..]

n o l e m j :

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 – 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 meteoroloģiskie apstākļi, kuros lidojuma veikšana nav iespējama, – neatkarīgi no šo meteoroloģisko apstākļu ārkārtējuma?**
- 2. Ja atbilde uz pirmo jautājumu būtu noliedzoša, vai meteoroloģisko apstākļu ārkārtējumu var konstatēt pēc tā, kāds ir to biežums attiecīgajā reģionā un sezonā to iestāšanās vietā un laikā?**

Pamatojums

I.

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

Cedentiem bija apstiprināta rezervācija aviopārvadājumam, kuru kā apkalpojošais gaisa pārvadātājs veic atbildētāja. Izlidošana reisā TP1860 no Ponta Delgada (Azoru salas) uz Lisabonu ar savienoto lidojumu reisā TP572 uz Frankfurti pie Mainas bija ieplānota 2019. gada 23. martā plkst. 13.30. Izlidošana savienotajā lidojumā bija ieplānota plkst. 18.15, bet ielidošana – plkst. 22.25. Lidojums reisā TP1860 tika atcelts. Cedentu pārvadājums notika 2019. gada 24. martā, un Frankfurtē pie Mainas viņi ieradās ar vairāk nekā 24 stundu nokavējumu. Ponta Delgada ir vieta, kur bieži iespējams bīstams vējš.

Atbildētāja apgalvo, ka lidojums tika atcelts tāpēc, ka strīdīgajam lidojumam reisā TP1860 paredzētā lidmašīna 2019. gada 23. martā neesot varējusi nosēsties Ponta Delgada. Iemesls tam esot bijusi vētra, kas izraisīja, ko prasītāja nezināšanas dēļ apšaubā, to, ka sānvēja komponente (ar 41,16 mezgliem) esot pārsniegusi to, kas pieļaujams, lai “Airbus A319” varētu veikt nosēšanos Ponta Delgada. Arī citām līdzīgām lidmašīnām neesot bijis iespējams veikt nosēšanos. Cedenti esot tikuši reģistrēti nākamajam pieejamam reisam.

II.

Nolēmums ir atkarīgs no tā, vai ir uzskatāms, ka pastāvēja atbildētājas apgalvotais ārkārtējs apstākļi minētās regulas 5. panta izpratnē.

Prasība ir pamatota, pat ja atbildētājas apsvērumos šie apstākļi nav novērtēti kā ārkārtēji.

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, kuri nav raksturīgi attiecīgā gaisa pārvadātāja parastajai darbībai un kurus to būtības un ceļoņu dēļ tas nevar faktiski ietekmēt (EST spriedums, 2008. gada 22. decembris, C-549/07 [...]), kuri tād neatbilst parastajai lietu kārtībai un apstākļiem, kas parasti ir vai var būt saistīti ar pasažieru pārvadāšanu gaisa satiksmē (BGH [Federālā augstākā tiesa] spriedums, 2012. gada 21. augusts, X ZR 138/11 [...]). Praksē gaisa pārvadātāji šajā ziņā parasti norāda uz meteoroloģiskiem apstākļiem, kuros lidojuma veikšana nav iespējama, un tā tas ir arī izskatāmajā lietā.

b) Likumdevēja ieskatā jau meteoroloģiskie apstākļi, kas [“]nav piemēroti[”] lidojuma veikšanai, ir uzskatāmi par ārkārtēju apstākļu gadījumu (14. apsvērumus). Tātad vispirms ir pietiekami konstatēt, ka pastāv lidojuma veikšanai nelabvēlīgi meteoroloģiskie apstākļi. Tas principā šķiet samērīgi, jo gaisa pārvadātājs nespēj ietekmēt laikapstākļus. Nav skaidrs, kādēļ gaisa pārvadātājam bez vainojamības būtu jāuzņemas atbildība par apstākļiem, kurus tas nekādi nespēj ietekmēt. Šādā gadījumā nav konstatējama nolaidība saistībā ar lidojuma veikšanu. Turklāt ārkārtēja apstākļa iestāšanās vien vēl neatbrīvo no atbildības par kompensācijas samaksu, jo gaisa pārvadātājam ir arī jāveic visi iespējamie pasākumi, lai izvairītos no ārkārtēju apstākļu izraisītām sekām (skat. Regulas [Nr. 261/2004] 5. panta 3. punktu).

c) Tomēr nevar noliegt, ka aviācijas specifika nozīmē laikapstākļu nenovēršamu ietekmi. Tas ir pavisam dabiski. Laikapstākļu ietekme ir pastāvīga; tie pastāvīgi mainās un dažkārt pat tādējādi, ka lidojumu nav iespējams veikt vai to vairs nav iespējams veikt droši. Ja šādi apstākļi iestājas regulāri, ar tiem principā ir jārēķinās pastāvīgi. Tādēļ rodas šaubas, vai vispār ir pietiekami ar to, ka meteoroloģiskie apstākļi nelabvēlīgi ietekmē plānoto lidojuma veikšanu. Drīzāk atbilstoši minētās regulas 5. panta 3. punkta formulējumam runa ir par ārkārtējiem meteoroloģiskajiem apstākļiem.

Piemēram, nav skaidrs, kādēļ no atbildības būtu jāatbrīvo gaisa pārvadātājs, kas plāno veikt lidojumu uz Funšalu Madeiras salā, tas ir, uz lidostu, kur, kā zināms, biežāk ir novērojama pēkšņa vēja virziena un/vai stipruma maiņa. Acīmredzami

tas veic lidojumu ar paaugstinātu tādu meteoroloģisko apstākļu iestāšanās risku, kuros lidojuma veikšana nav iespējama, un ir iespējams, ka šādu krasi mainīgu vēju dēļ faktiski rodas traucējumi lidojuma veikšanā. Izskatāmajā lietā runa ir par līdzīgu gadījumu; katrā ziņā Ponta Delgada apvidū ir iespējami krasi mainīgi vēji. Šķiet loģiski, būtu jāuzskata, ka gaisa pārvadātājam ir jārēķinās ar šādiem notikumiem.

d) Tiesa uzskata, ka šajā ziņā ir nepieciešama šaura interpretācija.

aa) Diez vai likumdevējs regulas 14. apsvērumā ar meteoroloģiskos apstākļus, kas [“]nav piemēroti[”] lidojuma veikšanai, būtu vispārēji klasificējis kā ārkārtējus apstākļus. Drīzāk tas nozīmē, ka tādos meteoroloģiskos apstākļos var iestāties šādi [ārkārtēji] apstākļi. Tas drīzāk liecina par labu, bet katrā ziņā nav pretrunā, šaurai interpretācijai, ar ko arī tiktu sasniegts likumdevēja mērķis nodrošināt pasažieru augsta līmeņa aizsardzību (1. apsvēruma).

Saskaņā ar ārkārtēja apstākļa definīciju ir pieļaujams, ka abi iepriekš minētie kritēriji, proti, attiecīgā gaisa pārvadātāja spēja ietekmēt un veikt savu parasto darbību, varētu netikt izpildīti. Pirmais kritērijs varētu nebūt izpildīts, bet otrajam kritērijam gan vajadzētu būt izpildītam, ja izdara pieņēmumu, ka meteoroloģisko apstākļu ietekme ir cieši saistīta ar gaisa pārvadātāja parastās darbības veikšanu.

Šajā ziņā minētās regulas 5. panta 3. punkts ir interpretējams šauri. Vārda “ārkārtējs” formulējums jau norāda uz notikumu, kas iestājas retāk. Apstākļi, kas iestājas regulāri, nevar būt ārkārtēji. Pasažieru augsta līmeņa aizsardzības interesēs, šķiet, ir pienācīgi to, kas raksturīgs attiecīgā gaisa pārvadātāja parastajai darbībai, pārbaudīt katrā gadījumā atsevišķi, ņemot vērā konkrētos apstākļus.

Juridiski šis gadījums būtu vērtējams līdzīgi tehnisko bojājumu gadījumiem. Tiesa 2008. gada 22. decembra spriedumā C-549/07 [...] ir norādījusi, ka tiesām ir jāpārbauda, vai tehnisko problēmu, uz kurām norāda gaisa pārvadātājs, cēlonis ir notikumi, kas nav raksturīgi attiecīgā gaisa pārvadātāja parastajai darbībai un ko tas faktiski nevar ietekmēt (skat. 26. un nākamo punktu). Tādas tehniskas problēmas novēršana, kuras cēlonis ir nepilnības lidmašīnas apkopē, ir raksturīga gaisa pārvadātāja parastajai darbībai (24. punkts). Citādi tas būtu, piemēram, situācijā, kad attiecīgā gaisa pārvadātāja flotē ietilpstošo lidmašīnu izgatavotājs vai kompetentā iestāde atklāj, ka ekspluatācijā jau nodotajām lidmašīnām ir slēpti ražošanas defekti, kuri ietekmē lidojumu drošību. Līdzīgs ir gadījums, kad lidmašīnai nodarīta kaitējuma cēlonis ir sabotāža vai terorisms (26. punkts). Minētajā spriedumā Tiesa ir arī norādījusi, ka gaisa pārvadātāja [uzņēmumā] atklāto tehnisko problēmu biežums pats par sevi nav apstāklis, balstoties uz kuru varētu secināt, vai pastāv “ārkārtēji apstākļi” minētās regulas 5. panta 3. punkta izpratnē (36. punkts).

Atbilstoši tam šajā lietā būtu jāpārbauda, vai meteoroloģiskie apstākļi, uz kuriem norāda gaisa pārvadātājs, izriet no tā parastajai darbībai neraksturīgiem notikumiem, kurus tas faktiski nespēj ietekmēt, un, uz lūgumu sniegt prejudiciālu

noņemumu būtu jāatbild, vai tie nav raksturīgi gaisa pārvadātāja parastajai darbībai.

bb) Šim vērtējumam nebūtu pretrunā Tiesas judikatūra, kurā nošķirti “ārēji” un “iekšēji” notikumi.

Atšķirībā no atbildētājas 2022. gada 15. decembra procesuālajā dokumentā paustā viedokļa Tiesa notikumus nošķir ne tikai pēc “jomām” un “spējas ietekmēt”, bet arī pēc tā, vai runa ir par notikumiem, kuri to būtības vai izcelsmes [cēloņa] dēļ nav raksturīgi attiecīgā gaisa pārvadātāja parastajai darbībai un kurus kurus šis pārvadātājs faktiski nespēj ietekmēt (spriedums, 2021. gada 23. marts, C-28/20, 23. punkts). Tiesas ieskatā “iekšējas” un “ārējas” izcelsmes notikumu nošķiršana drīzāk kalpo tam, lai piemērotu kritēriju par spēju ietekmēt [notikumus] (skat. turpat, 41. punkts). Izskatāmajā lietā nav strīda par to, ka [apstākļus] nav iespējams ietekmēt. Tas pats izriet no 2022. gada 7. jūlija sprieduma lietā C-308/21 (skat. 24. un nākamās punktus).

cc) Ciktāl runa ir par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu lietā C-388/22, kurā iesniedzējtiesas prejudiciālo jautājumu priekšmets bija ne vien nelabvēlīgi meteoroloģiskie apstākļi, bet arī gaisa satiksmes vadības lēmumi, arī no šajā sakarā 2022. gada 21. septembrī paustā Komisijas viedokļa izriet aspekti, kas nebūt nešķiet atšķirīgi.

Ciktāl minētajā lietā runa bija par meteoroloģiskiem apstākļiem, Komisija vispirms galveno uzmanību pievērsa jautājumam, par ko nav strīda nedz minētajā lietā, nedz šajā lietā un kas nav nozīmīgs interpretācijai, proti, par ietekmēšanas iespēju (neesamību) (33. punkts). Citādā ziņā Komisija tad vismaz pauda uzskatu, ka tādi meteoroloģiskie apstākļi kā, piemēram, “negaiss vai zibens spērieni vispār”, nevar būt raksturīgi attiecīgā gaisa pārvadātāja parastajai darbībai (37. punkts). Acīmredzot Komisija ārkārtēja apstākļa iestāšanos saistīja tikai ar to, ka pastāv attiecīgā lidojuma veikšanai nelabvēlīgi meteoroloģiskie apstākļi (skat. 38. punktu). Iesniedzējtiesai šķiet, ka Komisija nav izteikusies pietiekoši konkrēti attiecībā uz meteoroloģisko apstākļu ārkārtējumu.

dd) Turklāt pastāv arī kritēriji, pēc kuriem šādos gadījumos ārkārtējie apstākļi ir nošķirami no apstākļiem, kas nav ārkārtēji.

Meteoroloģisko apstākļu ārkārtējumu būtu iespējams novērtēt, balstoties uz klimata apstākļu atšķirībām pasaulē atkarībā no reģiona un sezonas. Vietās, kur konkrēti meteoroloģiskie apstākļi konkrētā laikā iestājas biežāk nekā citur, tie vairs nav uzskatāmi par ārkārtējiem. Gaisa pārvadātājs, kas veic aviopārvadājumus reģionos vai sezonās, kad novērojamas īpašas meteoroloģiskas parādības, uzņemas risku, ka to ietekmēs apstākļi, kas tad jau būtu uzskatāmi par parastiem apstākļiem ([..] [atsauce uz dalībvalsts tiesību doktrīnu]).

ee) Ar šādu interpretāciju gaisa pārvadātāji netiktu pārmērīgi apgrūtināti.

Līdzīgi apsvērumi ir pausti ģenerālvokāta 2013. gada 14. marta secinājumu lietā C-509/11 (attiecībā uz Regulas 1371/2007 17. pantu) 40. punktā [..]: “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 notiekošos gadījumus, kuri saistīti ar laikapstākļiem un kuri var izraisīt izmaiņas lidojuma veikšanā, par kurām ir jāmaksā kompensācija, ciktāl runa ir par to, ka saimnieciskais slogs, ko izraisa ar laikapstākļiem saistītu kompensāciju samaksa, varētu pārsniegt to, kas ir samērīgs.

2. Aplūkojamajā gadījumā, kā jau izklāstīts, ir vispārzināms, ka Ponta Delgada apvidū krasi mainīgu vēju risks ir liels. Līdz ar to atbildētāja uz nozīmīgu ārkārtēju apstākli minētās regulas 5. panta 3. punkta izpratnē ir norādījusi tikai kontekstā, kurā tam nav izšķirošas lomas.

[..]

[formalitātes]