



Judikatūras krājums

TIESAS SPRIEDUMS (ceturtnā palāta)

2019. gada 26. jūnijā *

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – Gaisa transports – Regula (EK) Nr. 261/2004 – 5. panta 3. punkts – Kompensācija pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos – Apjoms – Atbrīvojums no kompensācijas izmaksāšanas pienākuma – Jēdziens “ārkārtēji apstākļi” – Uz lidostas skrejceļa izlijusi degviela

Lietā C-159/18

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko *juge de paix du troisième canton de Charleroi* (Beļģija) iesniedza ar lēmumu, kas pieņemts 2018. gada 31. janvārī un kas Tiesā reģistrēts 2018. gada 27. februārī, tiesvedībā

André Moens

pret

Ryanair Ltd,

TIESA (ceturtnā palāta)

šādā sastāvā: palātas priekšsēdētājs M. Vilars [*M. Vilaras*], tiesneši K. Jirimēe [*K. Jürimäe*], D. Švābi [*D. Šváby*] (referents), S. Rodins [*S. Rodin*] un N. Pisarra [*N. Piçarra*],

ģenerālvokāts: E. Tančevs [*E. Tanchev*],

sekretārs: A. Kalots Eskobars [*A. Calot Escobar*],

ņemot vērā rakstveida procesu,

ņemot vērā apsvērumus, ko sniedza:

- *A. Moens* vārdā – *N. Leys*, advokaats,
- *Ryanair Ltd* vārdā – *C. Price*, advokāts,
- Vācijas valdības vārdā – sākotnēji *T. Henze* un *M. Hellmann*, kā arī *A. Berg*, pēc tam *M. Hellmann* un *A. Berg*, pārstāvji,
- Polijas valdības vārdā – *B. Majczyna*, pārstāvis,
- Eiropas Komisijas vārdā – *J. Hottiaux* un *N. Yerrell*, pārstāves,

* Tiesvedības valoda – franču.

noklausījusies ģenerālvokāta secinājumus 2018. gada 19. decembra tiesas sēdē,
pasludina šo spriedumu.

Spriedums

- 1 Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir par to, kā interpretēt 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 (OV 2004, L 46, 1. lpp.), 5. panta 3. punktu.
- 2 Šis lūgums ir iesniegts tiesvedībā starp *André Moens* un *Ryanair Ltd*, gaisa pārvadātāju, saistībā ar pēdējā minētā atteikumu izmaksāt kompensāciju šim pasažierim, kura lidojums ilgi kavējās.

Atbilstošās tiesību normas

Savienības tiesības

- 3 Regulas Nr. 261/2004 14. un 15. apsvērumā ir noteikts:
 - “(14) Saskaņā ar Monreālas konvenciju [par dažu starptautisko gaisa pārvadājumu noteikumu unifikāciju] (Monreālas konvencija) (OV 2001, L 194, 39. lpp.)] apkalpojošo gaisa pārvadātāju saistības ir jāierobežo vai jāatceļ ārkārtēju apstākļu gadījumos, no kuriem nevarētu izvairīties pat tad, ja veiktu visus iespējamus pasākumus. Šādi apstākļi var rasties jo īpaši politiskas nestabilitātes, meteoroloģisko apstākļu, kas nav piemēroti attiecīgā lidojuma veikšanai, drošības riska, negaidītu lidojuma drošības trūkumu un streiku dēļ, kas ietekmē apkalpojošā gaisa pārvadātāja darbību.
 - (15) Par ārkārtējiem apstākļiem uzskata tos, kuros gaisa satiksmes pārvaldības lēmums attiecībā uz noteiktu gaisa kuģi noteiktā dienā izraisa ilgu kavēšanos, kavēšanos līdz nākamajai dienai vai viena vai vairāku šā gaisa kuģa lidojumu atcelšanu, pat ja attiecīgais gaisa pārvadātājs ir veicis visus iespējamus pasākumus, lai izvairītos no lidojumu kavēšanās vai atcelšanas.”
- 4 Šīs regulas 5. pantā “Atcelšana” ir noteikts:
 - “1. Ja atceļ lidojumu, attiecīgajiem pasažieriem:
 - [..]
 - c) ir tiesības saskaņā ar 7. pantu no apkalpojošā gaisa pārvadātāja saņemt kompensāciju [..]
 3. Apkalpojošajam gaisa pārvadātājam nav jāmaksā kompensācija saskaņā ar 7. pantu, ja tas var pierādīt, ka lidojuma atcelšanu ir izraisījuši ārkārtēji apstākļi, no kuriem nevarētu izvairīties pat tad, ja tiktu veikti visi iespējamie pasākumi.
 - [..]”
- 5 Minētās regulas 7. panta “Tiesības saņemt kompensāciju” 1. punktā ir paredzēts:
 - “Ja ir izdarīta atsauce uz šo pantu, pasažieri saņem kompensāciju šādā apmērā:
 - a) EUR 250 par visiem lidojumiem 1500 kilometru vai mazākā attālumā;

[..].”

Pamatlieta un prejudiciālie jautājumi

- 6 *A. Moens* pie gaisa pārvadātāja *Ryanair* rezervēja lidojumu no Trevizo (Itālija) uz Šarlrūā [*Charleroi*] (Beļģija).
- 7 Šis lidojums tika veikts 2015. gada 21. decembrī ar ielidošanas kavēšanos par četrām stundām un divdesmit trijām minūtēm, un šis kavēšanās iemesls bija uz Trevizo lidostas skrejceļa izlijusi degviela, kā dēļ minētais skrejceļš tika slēgts uz vairāk kā divām stundām un līdz ar to minēto lidojumu apkalpojošā lidaparāta pacelšanās tika pārcelta.
- 8 Šis vairāk nekā trīs stundas ilgās kavēšanās dēļ *A. Moens* lūdza *Ryanair* izmaksāt viņam kompensāciju 250 EUR apmērā, kā paredzēts Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunktā, lasot to kopā ar tās 7. panta 1. punkta a) apakšpunktu.
- 9 Tā kā *Ryanair* šo lūgumu neapmierināja, jo lidojuma ilgās kavēšanās iemesls esot “ārkārtējs apstākļis” Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē, *A. Moens* vērsās *juge de paix du troisième canton de Charleroi* [Šarlrūā trešā kantona miertiesā] (Beļģija), lai panāktu prasītās kompensācijas samaksu.
- 10 Tādēļ minētā tiesa vaicā, vai uz Trevizo lidostas skrejceļa izlijusi degviela, kas ir šādas kavēšanās iemesls, ir kvalificējama kā “ārkārtējs apstākļis” minētās normas izpratnē.
- 11 Šajos apstākļos *juge de paix du troisième canton de Charleroi* nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:
 - “1) [..] Vai apstākļis, par ko ir strīds, jeb degvielas izliešana uz pacelšanās skrejceļa, kas radījusi šā skrejceļa slēgšanu, ietilpst jēdzienā “notikums” 2008. gada 22. decembra sprieduma *Wallentin-Hermann* (C-549/07, EU:C:2008:771) 22. punkta izpratnē vai jēdzienā “ārkārtējs apstākļis” [Regulas Nr. 261/2004] 14. apsvēruma izpratnē, kā tas interpretēts 2013. gada 31. janvāra spriedumā *McDonagh* (C-12/11, EU:C:2013:43), vai arī šie abi jēdzieni pārklājas?
 - 2) [..] Vai [Regulas Nr. 261/2004] 5. panta 3. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka tāds notikums kā pamatlietā, proti, degvielas izliešana uz pacelšanās skrejceļa, kas radījusi šā skrejceļa slēgšanu, ir jāuzskata par gaisa pārvadātāja parastai darbībai raksturīgu notikumu un tādēļ nevar tikt kvalificēts kā “ārkārtējs apstākļis”, kas var atbrīvot gaisa pārvadātāju no tā kompensācijas izmaksāšanas pasažieriem pienākuma šis lidmašīnas veikta lidojuma ilgās kavēšanās gadījumā?
 - 3) Ja tāds notikums, par kādu ir pamatlieta, jeb degvielas izliešana uz pacelšanās skrejceļa, kas radījusi šā skrejceļa slēgšanu, ir jāuzskata par “ārkārtēju apstākli”, vai no tā ir jāsecina, ka runa ir par “ārkārtēju apstākli” gaisa pārvadātājam, ko tas nebūtu varējis novērst, pat ja būtu tikuši veikti visi saprātīgie pasākumi?”

Par jautājumiem

Par pirmo un otro jautājumu

- 12 Vispirms ir jānorāda, ka no iesniedzējtiesas sniegtās informācijas neizriet, ka uz pacelšanās skrejceļa izlijusi degviela, kas bija pamatlietā aplūkotas lidojuma ilgās kavēšanās iemesls, bija izlijusi no šo lidojumu apkalpojošā gaisa pārvadātāja, proti, *Ryanair*, lidmašīnas.

- 13 Šādos apstākļos pirmais un otrais jautājums ir jāizprot tādējādi, ka iesniedzējtiesas norādītajā izpratnē ir kopīgi jāizvērtē, vai Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkts, lasot kopā ar tās 14. un 15. apsvērumu, ir jāinterpretē tādējādi, ka degviela uz lidostas skrejceļa, kas bija iemesls tā slēgšanai un līdz ar to lidojumu no vai uz šo lidostu ilgas kavēšanās iemesls, ietilpst jēdzienā “ārkārtēji apstākļi” šīs normas izpratnē, ja attiecīgā degviela nav izlijusi no šo lidojumu apkalpojošā gaisa pārvadātāja lidaparāta.
- 14 Lidojuma atcelšanas vai ilgas kavēšanās gadījumā, proti, ja kavēšanās ir trīs vai vairāk stundas, Savienības likumdevējs ir paredzējis strukturēt gaisa pārvadātājiem Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punktā paredzētos pienākumus (spriedums, 2017. gada 4. maijs, *Pešková un Peška*, C-315/15, EU:C:2017:342, 19. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra).
- 15 Saskaņā ar šīs regulas 14. un 15. apsvērumu, kā arī 5. panta 3. punktu, atkāpjoties no šī panta 1. punkta, gaisa pārvadātājs ir atbrīvots no sava pienākuma izmaksāt pasažieriem kompensācijas atbilstoši Regulas Nr. 261/2004 7. pantam, ja tas var pierādīt, ka lidojuma atcelšanu vai arī trīs vai vairāk stundu ilgu kavēšanos ir izraisījuši “ārkārtēji apstākļi”, no kuriem nevarētu izvairīties pat tad, ja tiktu veikti visi iespējamie pasākumi, vai šādu apstākļu iestāšanās gadījumā tas ir veicis situācijai atbilstošus pasākumus, izmantojot visus tā rīcībā esošos personāla vai materiālos un finanšu resursus, lai pēc iespējas izvairītos no attiecīgā lidojuma atcelšanas vai ilgas kavēšanās (spriedums, 2019. gada 4. aprīlis, *Germanwings*, C-501/17, EU:C:2019:288, 19. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 16 Saskaņā ar pastāvīgo judikatūru par “ārkārtējiem apstākļiem” Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē ir kvalificējami notikumi, kuri to rakstura vai iemesla dēļ nav raksturīgi attiecīgā gaisa pārvadātāja parastai darbībai un ir ārpus šī pārvadātāja faktiskās kontroles (spriedums, 2019. gada 4. aprīlis, *Germanwings*, C-501/17, EU:C:2019:288, 20. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 17 Šajā ziņā ir jānorāda, ka kvalificēšana par “ārkārtēju apstākli” šīs normas nozīmē ir jāizdara, balstoties tikai uz apstākli, kas ir lidojuma atcelšanas vai ilgas kavēšanās pamatā, un iepriekš nav jāizvērtē – kā, šķiet, to iztēlojas iesniedzējtiesa –, vai attiecīgais apstāklis ir “notikums” 2008. gada 22. decembra sprieduma *Wallentin-Hermann* (C-549/07, EU:C:2008:771) 22. punkta izpratnē.
- 18 Attiecībā uz to, vai uz lidostas skrejceļa izlijusi degviela, kas bija iemesls tā slēgšanai un līdz ar to lidojumu no vai uz šo lidostu ilgas kavēšanās iemesls, ietilpst jēdzienā “ārkārtēji apstākļi” šīs normas izpratnē, ja attiecīgā degviela nav izlijusi no šo lidojumu apkalpojošā gaisa pārvadātāja lidaparāta, ir jānorāda, ka šādu apstākli pēc definīcijas nevar uzskatīt par nesaraucjami saistītu ar lidaparāta, ar ko tika izpildīts šis lidojums, darbību (pēc analogijas skat. spriedumu, 2019. gada 4. aprīlis, *Germanwings*, C-501/17, EU:C:2019:288, 24. punkts).
- 19 Tādēļ nevar uzskatīt, ka šāds apstāklis tā rakstura vai izcelsmes dēļ ir nesaraucjami saistīts ar attiecīgā gaisa pārvadātāja parasto darbību (pēc analogijas skat. spriedumu, 2019. gada 4. aprīlis, *Germanwings*, C-501/17, EU:C:2019:288, 26. punkts).
- 20 Turklāt attiecīgajam gaisa pārvadātājam uz šo apstākli nav nekādas ietekmes, jo skrejceļu uzturēšana nekādā veidā neietilpst tā pienākumos (šajā ziņā skat. spriedumu, 2019. gada 4. aprīlis, *Germanwings*, C-501/17, EU:C:2019:288, 26. punkts), un gaisa pārvadātājiem ir jāievēro kompetento lidostas struktūru lēmums slēgt lidostas skrejceļus.
- 21 Līdz ar to uz lidostas skrejceļa izlijusi degviela, kas bija iemesls tā slēgšanai un līdz ar to lidojumu no vai uz šo lidostu ilgas kavēšanās iemesls, ir kvalificējama kā “ārkārtēji apstākļi” Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē.

22 Ņemot vērā visus iepriekš minētos apsvērumus, uz pirmo un otro jautājumu ir jāatbild, ka Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkts, lasot kopā ar tās 14. un 15. apsvērumu, ir jāinterpretē tādējādi, ka uz lidostas skrejceļa izlijusi degviela, kas bija iemesls tā slēgšanai un līdz ar to lidojumu no vai uz šo lidostu ilgas kavēšanās iemesls, ietilpst jēdzienā “ārkārtēji apstākļi” šīs normas izpratnē, ja attiecīgā degviela nav izlijusi no šo lidojumu apkalpojošā gaisa pārvadātāja lidaparāta.

Par trešo jautājumu

23 Ar trešo jautājumu iesniedzējtiesa būtībā jautā, vai Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkts, lasot kopā ar tās 14. un 15. apsvērumu, ir jāinterpretē tādējādi, ka uz lidostas skrejceļa izlijusi degviela, kas bija iemesls tā slēgšanai, par kuru ir konstatēts, ka tas ir “ārkārtējs apstāklis”, ir uzskatāma par apstākli, no kura būtu iespējams izvairīties, pat veicot visus iespējamus pasākumus šīs normas izpratnē.

24 Jāatgādina, kā norādīts arī šī sprieduma 15. punktā, ka gaisa pārvadātājs ir atbrīvots no Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunktā un 7. pantā paredzētā kompensācijas izmaksāšanas pasažieriem pienākuma, 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.

25 Visi ārkārtējie apstākļi neatbrīvo no pienākuma, un tam, kas vēlas uz tiem atsaukties, ir jāpierāda, ka turklāt 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 (spriedums, 2017. gada 4. maijs, *Pešková* un *Peška*, C-315/15, EU:C:2017:342, 28. punkts).

26 Tādējādi tam ir jāpierāda, ka, pat veltot visu tā rīcībā esošo personālu vai materiālus un finanšu līdzekļus, tas acīmredzami nebūtu varējis, neuzņemoties attiecīgajā brīdī uzņēmuma spējam neatbilstošus upurus, novērst, ka ārkārtējie apstākļi, kas viņu skar, izraisa lidojuma atcelšanu vai tā kavēšanos, kas vienāda vai ilgāka par trim stundām (spriedums, 2017. gada 4. maijs, *Pešková* un *Peška*, C-315/15, EU:C:2017:342, 29. punkts).

27 Tādējādi Tiesa ir apstiprinājusi individualizētu un elastīgu “iespējamo pasākumu” jēdzienu, atstājot valsts tiesas ziņā pārliecināties, vai attiecīgās lietas apstākļos var uzskatīt, ka gaisa pārvadātājs ir veicis situācijai atbilstošus pasākumus (spriedums, 2017. gada 4. maijs, *Pešková* un *Peška*, C-315/15, EU:C:2017:342, 30. punkts), tomēr norādot, ka ir jāņem vērā tikai tie pasākumi, kuri tam tik tiešām var būt jāveic, izslēdzot pasākumus, kuri ietilpst tādu trešo personu, piemēram, lidostu pārvaldītāju vai kompetento gaisa satiksmes dispečeru, kompetencē (spriedums, 2017. gada 4. maijs, *Pešková* un *Peška*, C-315/15, EU:C:2017:342, 43. punkts).

28 Šajā gadījumā, kā secinājumu 35. un 36. punktā norāda arī ģenerālvokāts, kad gaisa pārvadātājs uzzina par lidostas struktūru lēmumu slēgt lidostas pacelšanās skrejceļu, tam ir šis lēmums jāievēro un jāgaida šo struktūru lēmums skrejceļu atkal atvērt vai veikt kādu citu pasākumu. Tādēļ tādām gaisa pārvadātājam kā pamatlietā nebija iespējas veikt visus iespējamus pasākumus, lai izvairītos no attiecīgajiem ārkārtējiem apstākļiem.

29 No iepriekš izklāstītajiem apsvērumiem izriet, ka Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkts, lasot kopā ar tās 14. un 15. apsvērumu, ir jāinterpretē tādējādi, ka uz lidostas skrejceļa izlijusi degviela, kas bija iemesls tā slēgšanai, par kuru ir konstatēts, ka tas ir “ārkārtējs apstāklis”, ir uzskatāma par apstākli, no kura nebūtu iespējams izvairīties, pat veicot visus iespējamus pasākumus šīs normas izpratnē.

Par tiesāšanās izdevumiem

- 30 Attiecībā uz pamatlietas pusēm šī tiesvedība ir stadija procesā, kuru izskata iesniedzējtiesa, un tā lemj par tiesāšanās izdevumiem. Izdevumi, kas radušies, iesniedzot apsvērumus Tiesai, un kas nav minēto pušu izdevumi, nav atlīdzināmi.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (ceturtā palāta) nospriež:

- 1) 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 3. punkts, lasot kopā ar tās 14. un 15. apsvērumu, ir jāinterpretē tādējādi, ka uz lidostas skrejceļa izlijusi degviela, kas bija iemesls tā slēgšanai un līdz ar to lidojumu no vai uz šo lidostu ilgas kavēšanās iemesls, ietilpst jēdzenā “ārkārtēji apstākļi” šīs normas izpratnē, ja attiecīgā degviela nav izlijusi no šo lidojumu apkalpojošā gaisa pārvadātāja lidaparāta.
- 2) Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkts, lasot kopā ar tās 14. un 15. apsvērumu, ir jāinterpretē tādējādi, ka uz lidostas skrejceļa izlijusi degviela, kas bija iemesls tā slēgšanai, par kuru ir konstatēts, ka tas ir “ārkārtējs apstāklis”, ir uzskatāma par apstākli, no kura nebūtu iespējams izvairīties, pat veicot visus iespējamus pasākumus šīs normas izpratnē.

[Paraksti]