



## Judikatūras krājums

TIESAS SPRIEDUMS (trešā palāta)

2023. gada 11. maijā \*

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – Gaisa transports – Regula (EK) Nr. 261/2004 – Kompensācija aviopasažieriem lidojuma atcelšanas gadījumā – 5. panta 3. punkts – Atbrīvojums no kompensācijas izmaksāšanas pienākuma – Jēdziens “ārkārtēji apstākļi” – Lidojumam būtiska apkalpes locekļa neparedzēta prombūtne slimības vai nāves dēļ

Apvienotajās lietās no C-156/22 līdz C-158/22

par trim lūgumiem sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko *Landgericht Stuttgart* (Štutgartes apgabaltiesa, Vācija) iesniegusi ar 2022. gada 3. februāra lēmumiem un kas Tiesā reģistrēti 2022. gada 17. februārī, tiesvedībā

***TAP Portugal***

pret

***flightright GmbH*** (C-156/22),

***Myflyright GmbH*** (C-157/22 un C-158/22),

TIESA (trešā palāta)

šādā sastāvā: palātas priekšsēdētāja K. Jirimēe [*K. Jürimäe*], tiesneši M. Safjans [*M. Safjan*] (referents), N. Pisarra [*N. Piçarra*], N. Jēskinens [*N. Jääskinen*] un M. Gavalecs [*M. Gavalec*],

ģenerālvokāte: L. Medina,

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

ņemot vērā rakstveida procesu,

ņemot vērā apsvērumus, ko snieguši:

- *TAP Portugal* vārdā – *K. Brecke, B. Liebert* un *U. Steppler, Rechtsanwälte*,
- *flightright GmbH* vārdā – *M. Michel* un *R. Weist, Rechtsanwälte*,
- Polijas valdības vārdā – *B. Majczyna*, pārstāvis,

\* Tiesvedības valoda – vācu.

– Portugāles valdības vārdā – *P. Barros da Costa, C. Chambel Alves, L. Guerreiro* un *P. Pisco Santos*, pārstāvji,

– Eiropas Komisijas vārdā – *G. Braun, G. Wilms* un *N. Yerrell*, pārstāvji,

noklausījusies ģenerālvokātes secinājumus 2023. gada 9. februāra tiesas sēdē,

pasludina šo spriedumu.

## Spriedums

- 1 Lūgumi 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 Šie lūgumi tika iesniegti tiesvedībā starp *TAP Portugal* (turpmāk tekstā – “*TAP*”), no vienas puses, un *flightright GmbH* (lieta C-156/22) un *Myflyright GmbH* (lietas C-157/22 un C-158/22), no otras puses, par pasažieru tiesībām uz kompensāciju atbilstoši Regulai Nr. 261/2004 pēc lidojuma atcelšanas sakarā ar negaidītu lidmašīnas otrā pilota nāvi neilgi pirms paredzētās izlidošanas.

### Atbilstošās tiesību normas

- 3 Regulas Nr. 261/2004 1., 14. un 15. apsvērumā ir noteikts:

“(1) Kopienas rīcībai gaisa satiksmes nozarē cita starpā ir jābūt vērībai uz to, lai nodrošinātu augsta līmeņa pasažieru aizsardzību. Turklāt ir jāņem vērā vispārējās patērētāju aizsardzības prasības.

[..]

(14) [..] Saskaņā ar Monreālas Konvenciju 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, ja vien:
- i) pasažieri nav informēti par atcelšanu vismaz divas nedēļas pirms paredzētā izlidošanas laika vai
  - ii) pasažieri nav informēti par atcelšanu laika posmā no divām nedēļām līdz septiņām dienām pirms paredzētā izlidošanas laika un viņiem nav piedāvāta maršruta maiņa, sakarā ar kuru viņi var izlidot ne vairāk kā divas stundas pirms paredzētā izlidošanas laika un sasniegt savu galamērķi mazāk nekā četras stundas pēc iepriekš paredzētā ielidošanas laika, vai arī
  - iii) pasažieri nav informēti par atcelšanu mazāk nekā septiņas dienas pirms paredzētā izlidošanas laika un viņiem nav piedāvāta maršruta maiņa, sakarā ar kuru viņi var izlidot ne vairāk kā vienu stundu pirms iepriekš paredzētā izlidošanas laika un sasniegt savu galamērķi mazāk nekā divas stundas pēc paredzētā ielidošanas laika.

[..]

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. punkts ir formulēts šādi:

“Ja ir izdarīta atsauce uz šo pantu, pasažieri saņem kompensāciju šādā apmērā:

- a) EUR 250 par visiem lidojumiem 1500 kilometru vai mazākā attālumā;
- b) EUR 400 par visiem lidojumiem Kopienas iekšienē vairāk nekā 1500 kilometru attālumā un par visiem citiem lidojumiem 1500 līdz 3500 kilometru attālumā;
- c) EUR 600 par visiem lidojumiem, uz ko neattiecas a) vai b) apakšpunkts.

Nosakot attālumu, ņem vērā pēdējo galamērķi, kurā iekāpšanas atteikums vai lidojuma atcelšana ir par iemeslu tam, ka pasažieris ielido ar kavēšanos pēc paredzētā laika.”

### **Pamatlietas un prejudiciālais jautājums**

- 6 Trīs apvienotās lietas attiecas uz viena un tā paša lidojuma atcelšanu, jo attiecīgie pasažieri savas no šīs atcelšanas izrietošās tiesības ir nodevuši attiecīgi sabiedrībām *flightright* (lieta C-156/22), kā arī *Myflyright* (lietas C-157/22 un C-158/22), kuras sniedz juridisko palīdzību aviopasažieriem.
- 7 2019. gada 17. jūlijā TAP kā apkalpojošajam gaisa pārvadātājam bija jānodrošina lidojums no Štutgartes (Vācija) uz Lisabonu (Portugāle), un izlidošana bija paredzēta plkst. 6.05.
- 8 Tajā pašā dienā plkst. 4.15 otrais pilots, kam bija jāveic attiecīgais lidojums, tika atrasts miris viesnīcas gultā. Visa apkalpe, kuru šokēja šis notikums, paziņoja, ka nespēj lidot. Tā kā ārpus TAP bāzes nebija pieejams neviens aizvietojošais darbinieks, lidojums plkst. 6.05 tika atcelts. Pēc tam plkst. 11.25 aizstājošā apkalpe devās no Lisabonas uz Štutgarti un ieradās tur plkst. 15.20. Pēc tam pasažieri tika nogādāti Lisabonā ar aizstājošo reisu, kas bija plānots plkst. 16.40.

- 9 *TAP* atteicās maksāt *flightright* un *Myflyright* Regulas Nr. 261/2004 7. panta 1. punktā paredzēto kompensāciju, norādot, ka otrā pilota negaidītā nāve ir ārkārtējs apstāklis šīs regulas 5. panta 3. punkta izpratnē.
- 10 Šajās trijās lietās *Amtsgericht Nürtingen* (Nirtingenas pirmās instances tiesa, Vācija) piesprieda *TAP* samaksāt šo kompensāciju, pamatojoties uz to, ka – tāpat kā negaidītas un pēkšņas slimības gadījumā – apkalpes locekļa negaidīta un pēkšņa nāve (turpmāk tekstā – “negaidītas slimības vai nāves gadījumi”) nav ārējs notikums, kas skar pārvadātāju, jo tas ir uzskatāms par risku, kas ir raksturīgs gaisa pārvadātāja darbībai.
- 11 *TAP* iesniedza apelācijas sūdzību *Landgericht Stuttgart* (Štutgartes apgabaltiesa, Vācija), kas ir iesniedzējtiesa. Pēdējā minētā paskaidro, ka saskaņā ar tās pētījumiem daļa Vācijas judikatūras piekrit *Amtsgericht Nürtingen* (Nirtingenas pirmās instances tiesa) izmantotajai pieejai, tāpat kā Francijas *Cour de cassation* (Kasācijas tiesa). Savukārt Nīderlandes tiesa nesen esot nospriedusi, ka negaidīta apkalpes locekļa slimība esot jāpielīdzina ārējam notikumam, ko gaisa pārvadātājs nevar kontrolēt.
- 12 Uzskatot, ka gaisa pārvadātājam principā ir jāgarantē savu darbinieku spēja veikt lidojumu un pieejamība un ka tādēļ tam principā ir arī pienākums noteiktā apjomā nodrošināt aizstājošo personālu, iesniedzējtiesa tomēr norāda, ka attiecīgais jautājums ir pretrunīgs gan Eiropas judikatūrā, gan doktrīnā.
- 13 Šādos apstākļos *Landgericht Stuttgart* (Štutgartes apgabaltiesa) nolēma apturēt tiesvedību un trijās lietās, kuras tā izskata, uzdot Tiesai šādu prejudiciālu jautājumu:
- “Vai [Regulas Nr. 261/2004] 5. panta 3. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka pastāv ārkārtēji apstākļi šīs tiesību normas izpratnē, ja lidojums no lidostas, kas atrodas ārpus apkalpojošā gaisa pārvadātāja bāzes vietas, tiek atcelts tāpēc, ka šajā lidojumā iesaistītais apkalpes loceklis (šajā gadījumā – otrais pilots), kurš pilnībā ir veicis paredzētās regulārās medicīniskās pārbaudes, isi pirms lidojuma pēkšņi un gaisa pārvadātājam neparedzēti nomirst vai tik smagi saslimst, ka viņš nespēj veikt lidojumu?”
- 14 Ar Tiesas priekšsēdētāja 2022. gada 4. aprīļa lēmumu lietas no C-156/22 līdz C-158/22 rakstveida un mutvārdu procesā un galīgā sprieduma pasludināšanai tika apvienotas.

### Par prejudiciālo jautājumu

- 15 Ar jautājumiem, kas trijās iesniedzējtiesas izskatāmajās lietās ir formulēti identiski, tā būtībā vaicā, vai Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka lidojuma nodrošināšanai būtiska apkalpes locekļa negaidīta prombūtne slimības vai nāves dēļ, kas notikusi neilgi pirms šī lidojuma paredzētās izlidošanas, ietilpst jēdzienā “ārkārtēji apstākļi” šīs tiesību normas izpratnē.
- 16 Šajā ziņā jāatgādina – Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunktā ir paredzēts, ka lidojuma atcelšanas gadījumā attiecīgajiem pasažieriem ir tiesības uz kompensāciju no apkalpojošā gaisa pārvadātāja saskaņā ar šīs regulas 7. panta 1. punktu, ja vien viņi iepriekš nav tikuši informēti par šo atcelšanu, ievērojot minētās regulas 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta i)–iii) punktā paredzētos termiņus.

- 17 Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punktā, ievērojot tās 14. un 15. apsvērumu, ir noteikts, ka apkalpojošajam gaisa pārvadātājam kompensācija tomēr nav jāmaksā, ja tas var pierādīt, ka lidojuma atcelšanu ir izraisījuši “ārkārtēji apstākļi”, no kuriem nevarētu izvairīties pat tad, ja tiktu veikti visi iespējamie pasākumi.
- 18 Saskaņā ar Tiesas pastāvīgo judikatūru ar jēdzienu “ārkārtēji apstākļi” Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē apzīmē notikumus, kuri to būtības vai izcelsmes dēļ nav raksturīgi attiecīgā gaisa pārvadātāja parastajai darbībai un ir ārpus šī pārvadātāja faktiskās kontroles; šie divi nosacījumi ir kumulatīvi un tas, vai tie ir ievēroti, ir jāizvērtē katrā konkrētajā gadījumā (spriedumi, 2021. gada 23. marts, *Airhelp*, C-28/20, EU:C:2021:226, 23. punkts, un 2022. gada 7. jūlijs, *SATA International – Azores Airlines* (Degvielas uzpildes sistēmas bojājums), C-308/21, EU:C:2022:533, 20. punkts).
- 19 Ņemot vērā, pirmkārt, šīs regulas 1. apsvērumā minēto mērķi nodrošināt augsta līmeņa pasažieru aizsardzību un, otrkārt, to, ka minētās regulas 5. panta 3. punkts ir atkāpe no principa par pasažieru tiesībām uz kompensāciju viņu lidojuma atcelšanas gadījumā, jēdziens “ārkārtēji apstākļi” šīs tiesību normas izpratnē ir jāinterpretē šauri (spriedums, 2021. gada 23. marts, *Airhelp*, C-28/20, EU:C:2021:226, 24. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 20 Vispirms ir jānosaka, vai lidojuma nodrošināšanai būtiska apkalpes locekļa negaidīta prombūtne slimības vai nāves dēļ, kas notikusi neilgi pirms paredzētās izlidošanas, pēc sava rakstura vai izcelsmes var būt notikums, kas nav raksturīgs apkalpojošā gaisa pārvadātāja parastai darbībai.
- 21 Šajā ziņā jākonstatē, ka pasākumi, kas attiecas uz apkalpojošā gaisa pārvadātāja darbiniekiem, ietilpst tā parastajā darbībā. Tas tā ir attiecībā uz šāda pārvadātāja darbinieku darba apstākļiem un atalgojumu (spriedums, 2021. gada 23. marts, *Airhelp*, C-28/20, EU:C:2021:226, 29. punkts), kuros ietilpst pasākumi saistībā ar apkalpes plānošanu un darbinieku darba laiku.
- 22 Tādējādi apkalpojošie gaisa pārvadātāji, veicot savu darbību, parasti var saskarties ar viena vai vairāku lidojuma nodrošināšanai būtiska darbinieka negaidītu prombūtni slimības vai nāves dēļ, tostarp neilgu laiku pirms izlidošanas. Tātad šādas prombūtnes pārvaldība ir cieši saistīta ar jautājumu par apkalpes plānošanu un personāla darba laiku, jo šāds pēkšņs notikums ir raksturīgs apkalpojošā gaisa pārvadātāja parastai darbībai.
- 23 Jāprecizē, ka tad, ja, kā tas ir šajā gadījumā, prombūtne ir saistīta ar tāda apkalpes locekļa, kas ir vajadzīgs, lai nodrošinātu lidojumu, negaidītu nāvi, kura iestājusies neilgi pirms lidojuma, šāda situācija, lai cik traģiska un ekstrēma tā nebūtu, no juridiskā viedokļa neatšķiras no situācijas, kurā lidojumu nevar nodrošināt tāpēc, ka šāds darbinieks negaidīti ir saslimis neilgi pirms lidojuma uzsākšanas. Tādējādi viena vai vairāku apkalpes locekļu, pat negaidīta, prombūtnes slimības vai nāves dēļ, nevis precīzs šīs prombūtnes medicīniskais iemesls ir šī pārvadātāja parastai darbībai raksturīgs notikums, tādējādi pēdējam minētajam ir jāreķinās ar šādu neparedzētu notikumu, plānojot apkalpes un darbinieku darba laiku.
- 24 Turklāt tas, ka šāda negaidīta prombūtne notika, kad attiecīgais apkalpes loceklis bija pilnībā nokārtojies piemērojamajā tiesiskajā regulējumā noteiktās regulārās medicīniskās pārbaudes, nevar atspēkot šī sprieduma 22. punktā norādīto secinājumu. Ikviens persona, tostarp tāda, kas ir veiksmīgi nokārtojusi regulāras medicīniskās pārbaudes, jebkurā brīdī var būt negaidītas slimības vai nāves upuris.

- 25 Tā kā pirmais no abiem šī sprieduma 18. punktā minētajiem kumulatīvajiem nosacījumiem nav izpildīts, nav jāpārbauda, vai ir ievērots otrais no šiem nosacījumiem.
- 26 Ņemot vērā visus iepriekš minētos apsvērumus, uz trijās pamatlietās identiski formulēto jautājumu jāatbild, ka Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka lidojuma nodrošināšanai būtiska apkalpes locekļa negaidīta prombūtne slimības vai nāves dēļ, kas notikusi neilgi pirms paredzētās šī lidojuma izlidošanas, neietilpst jēdzienā “ārkārtēji apstākļi” šīs tiesību normas izpratnē.

### **Par tiesāšanās izdevumiem**

- 27 Attiecībā uz pamatlietas pusēm šī tiesvedība izriet no tiesvedības, kas notiek iesniedzējtiesā, tāpēc tā lemj par tiesāšanās izdevumiem. Izdevumi, kas radušies, iesniedzot apsvērumus Tiesai, un kas nav minēto pušu izdevumi, nav atlīdzināmi.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (trešā palāta) nospriež:

**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**

ir jāinterpretē tādējādi, ka

**lidojuma nodrošināšanai būtiska apkalpes locekļa negaidīta prombūtne slimības vai nāves dēļ, kas notikusi neilgi pirms paredzētās šī lidojuma izlidošanas, neietilpst jēdzienā “ārkārtēji apstākļi” šīs tiesību normas izpratnē.**

[Paraksti]