



Judikatūras krājums

TIESAS SPRIEDUMS (devītā palāta)

2024. gada 16. maijs*

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – Gaisa transports – Regula (EK) Nr. 261/2004 – Kompensācija aviopasažieriem lidojuma ilgās kavēšanās dēļ – 5. panta 3. punkts – Atbrīvojums no kompensācijas izmaksāšanas pienākuma – Ārkārtēji apstākļi – Lidostas operatora, kas sniedz bagāžas iekraušanas pakalpojumus, darbinieku trūkums

Lietā C-405/23

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko *Landgericht Köln* (Ķelnes apgabaltiesa, Vācija) iesniegusi ar 2023. gada 22. jūnija lēmumu un kas Tiesā reģistrēts 2023. gada 3. jūlijā, tiesvedībā

Touristic Aviation Services Ltd

pret

Flightright GmbH,

TIESA (devītā palāta)

šādā sastāvā: palātas priekšsēdētāja O. Spinjana-Matei [*O. Spineanu-Matei*], tiesneši S. Rodins [*S. Rodin*] (referents) un L. S. Rosi [*L. S. Rossi*],

ģenerāladvokāts: A. Rants [*A. Rantos*],

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

ņemot vērā rakstveida procesu,

ņemot vērā apsvērumus, ko snieguši:

- *Touristic Aviation Services Ltd* vārdā – S. Hendrix, *Rechtsanwältin*,
- *Flightright GmbH* vārdā – M. Michel un R. Weist, *Rechtsanwälte*,
- Nīderlandes valdības vārdā – M. K. Bulterman un J. M. Hoogveld, pārstāvji,
- Eiropas Komisijas vārdā – M. G. von Rintelen un N. Yerrell, pārstāvji,

* Tiesvedības valoda – vācu.

ņemot vērā pēc ģenerāladvokāta uzklauššanas pieņemto lēmumu izskatīt lietu bez ģenerāladvokāta secinājumiem,

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

- 1 Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir par to, kā interpretēt 5. panta 3. punktu Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (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.).
- 2 Šis lūgums ir iesniegts tiesvedībā starp *Touristic Aviation Services Ltd* (turpmāk tekstā – “TAS”) un *Flightright GmbH* par kompensāciju, ko *Flightright*, kas ir aviopasažieru tiesību pārņēmēja, ir pieprasījusi no *TAS* kā apkalpojošā gaisa pārvadātāja par lidojuma ilgu kavēšanos.

Savienības tiesības

- 3 Regulas Nr. 261/2004 5. pantā ir paredzēts:

“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, saskaņā 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.

[..]”

4 Šīs regulas 7. panta 1. punktā ir paredzēts:

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

- a) EUR 250 par visiem lidojumiem 1 500 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.

[..]”

Pamatlieta un prejudiciālais jautājums

- 5 2021. gada 4. jūlijā lidojums no Ķelnes-Bonnas lidostas (Vācija) uz Kosu (Grieķija) (turpmāk tekstā – “attiecīgais lidojums”), ko nodrošināja *TAS*, galamērķi ieradās ar 3 stundu un 49 minūšu kavēšanos.
- 6 Šī kavēšanās notika tādēļ, ka, pirmkārt, iepriekšējais lidojums jau bija kavējies par 1 stundu un 17 minūtēm pasažieru reģistrācijas darbinieku trūkuma dēļ, otrkārt, bagāžas iekraušana lidmašīnā palēninājās tāpēc, ka šīs lidostas operatora darbinieki, kas bija atbildīgi par šo pakalpojumu, arī bija nepietiekamā skaitā un tas izraisīja papildu kavēšanos par 2 stundām un 13 minūtēm, un, treškārt, ka meteoroloģiskie apstākļi, kas radās pēc durvju slēgšanas, aizkavēja pacelšanos vēl par 19 minūtēm.
- 7 Šajā kontekstā *Flightright*, kurai vairāki attiecīgā lidojuma pasažieri ir cedējuši savas tiesības uz kompensāciju, cēla prasību *Amtsgericht Köln* (Ķelnes pirmās instances tiesa, Vācija), lūdzot saskaņā ar Regulu Nr. 261/2004 piespriest *TAS* tai izmaksāt 800 EUR par katru pasažieri, pieskaitot procentus. *Flightright* šajā tiesā apgalvoja, ka attiecīgā lidojuma kavēšanos nevarot attaisnot ar ārkārtējiem apstākļiem šīs regulas 5. panta 3. punkta izpratnē.
- 8 Šī tiesa, neizskatīdama šo pēdējo jautājumu, apmierināja minēto prasību, uzskatot, ka *TAS* no šīs kavēšanās katrā ziņā būtu varējusi izvairīties, ja tā būtu veikusi visus iespējamus pasākumus, lai to novērstu. Tā kā *TAS* pati norādīja, ka tā tikai novēloti bija saņēmusi laika nišas iepriekšējam lidojumam, jāsecina, ka tā zināja, ka attiecīgais lidojums kavēsies vismaz 3 stundas. Tomēr *TAS* neesot pierādījusi, ka tā būtu veikusi visus iespējamus pasākumus, lai izvairītos no šīs kavēšanās vai samazinātu to.
- 9 *TAS* šo nolēmumu pārsūdzēja *Landgericht Köln* (Ķelnes apgabaltiesa, Vācija), kas ir iesniedzējtiesa. Pēdējā minētā tiesa uzskata, ka pirmās instances tiesai esot vajadzējis pārbaudīt, vai Ķelnes-Bonnas lidostas operatora darbinieku trūkums, ko *TAS* norādīja kā attiecīgā lidojuma ilgas kavēšanās iemeslu, esot “ārkārtēji apstākļi” Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē.
- 10 Ja atbilde uz šo jautājumu būtu apstiprinoša, *TAS* nebūtu pienākuma izmaksāt kompensāciju *Flightright*, jo attiecīgā lidojuma kavēšanās daļa, par kuru tā ir atbildīga, nenasniegtu 3 stundas. Savukārt, ja būtu jāuzskata, ka bagāžas iekraušana neatkarīgi no tā, ka to nodrošina lidostas operators, ir raksturīga gaisa pārvadātāja parastajai darbībai Tiesas judikatūras izpratnē, no tā izrietētu: fakts, ka šī operatora darbinieki ir nepietiekamā skaitā, nevar tikt kvalificēti kā

“ārkārtēji apstākļi”. Šādā gadījumā būtu jāapstiprina attiecīgās summas izmaksas piespriešana *TAS*, jo varētu ņemt vērā tikai 19 minūšu kavēšanos pēc durvju slēgšanas meteoroloģisko apstākļu dēļ un uz *TAS* paliek attiecināma vairāk nekā trīs stundu ilga kavēšanās.

- 11 Iesniedzējtiesa uzskata, pirmkārt, ka bagāžas iekraušanas pakalpojums varētu tikt uzskatīts par tādu, kas ir raksturīgs gaisa pārvadātāja parastai darbībai Tiesas judikatūras izpratnē, ciktāl tas tieši palīdz sniegt pārvadājuma pakalpojumu, kuru pasažieriem sniedz attiecīgais gaisa pārvadātājs, neatkarīgi no tā, ka šī pakalpojuma sniegšana ir lidostas operatora ziņā. Otrkārt, tieši no tā, ka minēto pakalpojumu sniedz šis operators, nevis pats pārvadātājs vai tā izraudzīts pakalpojumu sniedzējs, varētu izrietēt, ka iekraušanas darbinieku trūkums būtu jāuzskata par “ārēju iemeslu”, kas ir ārpus minētā pārvadātāja kontroles un kas ir ietekmējis šī pārvadātāja parasto darbību, un tas pamato tā atbrīvošanu no pienākuma izmaksāt kompensāciju. Šī tiesa precizē, ka Vācijā šo pakalpojumu principā sniedz lidostas uzņēmums, pat ja Vācijas tiesību aktos ir paredzēts, ka lidostas lietotāji var vai nu paši sniegt apkalpošanas uz zemes pakalpojumus, vai likt tos sniegt pakalpojumu sniedzējam pēc savas izvēles.
- 12 Šajos apstākļos *Landgericht Köln* (Ķelnes apgabaltiesa) nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādu prejudiciālu jautājumu:

“Vai [Regulas Nr. 261/2004] 5. panta 3. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka tas, ka lidostas apsaimniekotājam vai uzņēmumam, kuram lidostas apsaimniekotājs uzdevis veikt bagāžas iekraušanu, kas ir jānodrošina lidostas apsaimniekotājam, trūkst darbinieku, ir uzskatāmi par tādiem ārkārtējiem apstākļiem šīs tiesību normas izpratnē, kurš no ārpuses nekontrolējami ietekmē gaisa pārvadātāja, kas izmanto šo lidostas apsaimniekotāja vai tā piesaistītā uzņēmuma pakalpojumu, parasto darbību, vai tomēr lidostas apsaimniekotāja vai tā piesaistītā uzņēmuma veiktā bagāžas iekraušana un tā darbinieku, kuri iesaistīti iekraušanā, trūkums ir attiecināmi uz šā gaisa pārvadātāja parasto darbību, un līdz ar to [minētajā tiesību normā] paredzētais atbrīvojums no vainojamības ir apsverams vienīgi tad, ja šāda darbinieku trūkuma iemesls ir ārkārtēji apstākļi [šīs pašas] normas izpratnē?”

Par lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu pieņemamību

- 13 *Flightright* atsaucas uz lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu nepieņemamību, ciktāl tajā nav nepieciešamās informācijas, lai atbildētu uz prejudiciālo jautājumu, proti, vai *TAS* īsteno kontroli pār Ķelnes-Bonnas lidostas operatoru, kas ir atbildīgs par bagāžas iekraušanu lidmašīnās, balstoties uz līgumiskajām attiecībām, kuras tos saista.
- 14 Jāatgādina, ka saskaņā ar Tiesas pastāvīgo judikatūru vienīgi valsts tiesa, kura izskata strīdu un kurai jāuzņemas atbildība par pieņemamo tiesas nolēmumu, ir tā, kam, ņemot vērā lietas īpatnības, jāizvērtē gan prejudiciālā nolēmuma nepieciešamība, lai tā varētu izspriest lietu, gan Tiesai uzdoto jautājumu, uz kuriem ir attiecināma nozīmīguma prezumpcija, nozīmīgums. Tātad, ja uzdotais jautājums attiecas uz Savienības tiesību normas interpretāciju vai spēkā esamību, Tiesai principā ir jāpieņem nolēmums, ja vien nav acīmredzams, ka lūgtajai interpretācijai nav nekādas saistības ar pamatlītas faktiskajiem apstākļiem vai tās priekšmetu, ja problēma ir hipotētiska vai ja Tiesai nav zināmi faktiskie vai juridiskie apstākļi, kas nepieciešami, lai sniegtu lietderīgu atbildi uz šo jautājumu (spriedums, 2024. gada 22. februāris, *Unedic*, C-125/23, EU:C:2024:163, 35. punkts).

- 15 Šajā lietā, lai gan ir taisnība, ka iesniedzējtiesa lūgumā sniegt prejudiciālu nolēmumu neprecizē, vai TAS īsteno vai neīsteno faktisku kontroli pār Ķelnes-Bonnas lidostas operatoru, tas tomēr neliedz Tiesai, ņemot vērā šīs abas iespējas, sniegt lietderīgu atbildi uz prejudiciālo jautājumu.
- 16 No tā izriet, ka lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir pieņemams.

Par prejudiciālo jautājumu

- 17 Uzdodot jautājumu, iesniedzējtiesa būtībā vēlas noskaidrot, vai Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkts jāinterpretē tādējādi, ka tas, ka lidostas operatoram, kas ir atbildīgs par bagāžas iekraušanu lidmašīnās, trūkst darbinieku, var būt “ārkārtēji apstākļi” šīs tiesību normas izpratnē.
- 18 Šajā ziņā vispirms jāatgādina, ka Regulas Nr. 261/2004 5. un 7. pantu, lasot tos vienlīdzīgas attieksmes principa gaismā, jāinterpretē tādējādi, ka kavējošos reisu pasažieri, pirmkārt, var tikt pielīdzināti atceltu lidojumu pasažieriem, lai piemērotu šīs regulas 7. panta 1. punktā paredzētās tiesības saņemt kompensāciju, un, otrkārt, var atsaukties uz šīm tiesībām saņemt kompensāciju, ja reisa kavēšanās dēļ viņi cieš 3 vai vairāk stundu ilga laika zudumu, proti, tie galamērķi nonāk ar 3 stundu vai ilgāku kavēšanos pēc gaisa pārvadātāja sākotnēji plānotā ielidošanas laika (spriedums, 2024. gada 25. janvāris, *Laudamotion* un *Ryanair*, C-54/23, EU:C:2024:74, 19. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 19 Tādējādi atbilstoši Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunktam pasažieriem, kuru lidojums, ierodoties galamērķī, kavējas 3 stundas vai ilgāk, ir tiesības saskaņā ar šīs regulas 7. panta 1. punktu no apkalpojošā gaisa pārvadātāja saņemt kompensāciju, ja vien viņi nav iepriekš informēti par šādu kavēšanos minētās regulas 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta i)–iii) punktā paredzētajos termiņos.
- 20 Tomēr šāda kavēšanās nedod pasažieriem tiesības uz kompensāciju, ja gaisa pārvadātājs var pierādīt, ka lidojuma ilgo kavēšanos ir izraisījuši ārkārtēji apstākļi, no kuriem nevarētu izvairīties pat tad, ja tiktu veikti visi iespējamie pasākumi Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē (spriedums, 2022. gada 7. jūlijs, *SATA International – Azores Airlines* (Bojājums degvielas padeves sistēmā), C-308/21, EU:C:2022:533, 19. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 21 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 (spriedums, 2023. gada 11. maijs, *TAP Portugal* (Otrā pilota nāve), no C-156/22 līdz C-158/22, EU:C:2023:393, 18. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra).
- 22 Šajā gadījumā, lai gan attiecīgā lidojuma ielidošanas kavēšanās par vairāk nekā 3 stundām ir notikusi vairāku iemeslu dēļ, prejudiciālais jautājums attiecas tikai uz kavēšanos, kas saistīta ar to darbinieku trūkumu, kurus lidostas operators ir norīkojis bagāžas iekraušanai.
- 23 Pirmkārt, saistībā ar nosacījumu, ka attiecīgajam notikumam tā rakstura vai izcelsmes dēļ nav jābūt raksturīgam attiecīgā gaisa pārvadātāja parastajai darbībai, Tiesa attiecībā uz gaisa kuģa degvielas padeves darbībām ir nospriedusi, ka, pat ja šīs darbības principā ietilpst gaisa pārvadātāja parastajā darbībā, šim nosacījumam atbilda šajās darbībās radusies problēma, kas izriet no vispārēja bojājuma degvielas apgādes sistēmā, kuru pārvalda lidosta, jo šādu notikumu

nevar uzskatīt par tādu, kas ir cieši saistīts ar gaisa kuģa darbību, kurš veica kavēto reisu (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2022. gada 7. jūlijs, *SATA International – Azores Airlines* (Bojājums degvielas padeves sistēmā) C-308/21, EU:C:2022:533, 22. un 23. punkts).

- 24 Iesniedzējtiesai, ņemot vērā pamatlietas apstākļus, jāizvērtē, vai šajā gadījumā bagāžas iekraušanas darbībās konstatētie bojājumiem jāuzskata par vispārējiem bojājumiem iepriekšējā punktā minētās judikatūras izpratnē. Ja tas tā būtu, šādi trūkumi to rakstura vai iemesla dēļ nevarētu būt notikums, kas raksturīgs attiecīgā gaisa pārvadātāja parastajai darbībai.
- 25 Otrkārt, attiecībā uz nosacījumu, ka attiecīgajam notikumam jābūt ārpus attiecīgā apkalpojošā gaisa pārvadātāja faktiskās kontroles, jāatgādina, ka notikumi, kuru iemesls ir “iekšējs”, jānošķir no notikumiem, kuru cēlonis šim gaisa pārvadātājam ir “ārējs”. Tādējādi šis jēdziens ietver tādas “ārējus” notikumus, kas rodas gaisa pārvadātāja darbības rezultātā, kā arī ārējus apstākļus, kuri ir vairāk vai mazāk bieži sastopami praksē, bet kurus gaisa pārvadātājs nekontrolē, jo tie rodas dabisku apstākļu vai trešās personas, piemēram, cita gaisa pārvadātāja vai valsts vai privāta operatora, darbības dēļ, kas traucē lidojumu vai lidostas darbību. Tā tas it īpaši ir tad, ja lidostas, kuru pārvalda lidostas operators vai trešā persona, degvielas padeves sistēmā ir vispārējs bojājums (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2022. gada 7. jūlijs, *SATA International – Azores Airlines* (Bojājums degvielas padeves sistēmā), C-308/21, EU:C:2022:533, 25. un 26. punkts).
- 26 Šajā gadījumā iesniedzējtiesa precizē, ka bagāžas iekraušana *TAS* lidmašīnā tika palēnināta tādēļ, ka Ķelnes-Bonnas lidostas operatoram trūka šo darbību veikšanai norikotu darbinieku.
- 27 Šai tiesai, ņemot vērā pamatlietas apstākļus, jāizvērtē, vai konstatētie trūkumi bagāžas iekraušanā Ķelnes-Bonnas lidostā nav bijuši *TAS* pārziņā. Šajā ziņā jānorāda, ka tas tā nebūtu gadījumā, ja *TAS* būtu tiesības īstenot faktisku kontroli pār šīs lidostas operatoru.
- 28 Gadījumā, ja iesniedzējtiesa uzskatītu, ka attiecīgā lidojuma ilgu kavēšanos patiešām izraisījuši ārkārtēji apstākļi Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē, tai, ņemot vērā visus pamatlietas apstākļus un attiecīgā gaisa pārvadātāja iesniegtos pierādījumus, vēl būs jāizvērtē, vai tas ir pierādījis, ka šos apstākļus nevarēja novērst pat tad, ja tiktu veikti visi saprātīgie pasākumi, un ka tas ir veicis situācijai atbilstošus pasākumus, kas varētu novērst tā sekas, ja vien uzņemas attiecīgajā brīdī uzņēmuma spējām neatbilstošas grūtības (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2022. gada 7. jūlijs, *SATA International – Azores Airlines* (Bojājums degvielas padeves sistēmā), C-308/21, EU:C:2022:533, 27. punkts).
- 29 Šajā ziņā esot jāuzskata, ka minētais gaisa pārvadātājs būtu varējis izvairīties no konstatētās aizkavēšanās bagāžas iekraušanas laikā, piemēram, ja tam būtu iespēja šai darbībai izmantot cita pakalpojumu sniedzēja pakalpojumus, kuram būtu pietiekami resursi, lai sniegtu šos pakalpojumus bez kavēšanās, brīdī, kad tas zināja vai tam bija jāzina, ka lidostas operatoram nav šādu resursu.
- 30 Ņemot vērā visus iepriekš minētos apsvērumus, uz uzdoto jautājumu jāatbild, ka Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkts jāinterpretē tādējādi, ka tas, ka par bagāžas iekraušanu lidmašīnās atbildīgā lidostas operatora darbinieku skaits ir nepietiekams, var būt “ārkārtēji apstākļi” šīs tiesību normas izpratnē. Tomēr, lai gaisa pārvadātājs, kura lidojums ir ilgi kavējis šādu ārkārtēju apstākļu dēļ, tiktu atbrīvots no šīs regulas 7. pantā paredzētā kompensācijas izmaksāšanas pasažieriem pienākuma, tam jāpierāda, ka no šiem apstākļiem nevarētu izvairīties pat tad, ja tiktu veikti visi iespējamie pasākumi, un ka tas ir veicis situācijai atbilstošus pasākumus, kas varētu novērst to sekas.

Par tiesāšanās izdevumiem

- 31 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 (devītā 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

jāinterpretē tādējādi, ka

tas, ka par bagāžas iekraušanu lidmašīnās atbildīgā lidostas operatora darbinieku skaits ir nepietiekams, var būt “ārkārtēji apstākļi” šīs tiesību normas izpratnē. Tomēr, lai gaisa pārvadātājs, kura lidojums ir ilgi kavējies šādu ārkārtēju apstākļu dēļ, tiktu atbrīvots no šīs regulas 7. pantā paredzētā kompensācijas izmaksāšanas pasažieriem pienākuma, tam jāpierāda, ka no šiem apstākļiem nevarētu izvairīties pat tad, ja tiktu veikti visi iespējamie pasākumi, un ka tas ir veicis situācijai atbilstošus pasākumus, kas varētu novērst to sekas.

[Paraksti]