



## Judikatūras krājums

TIESAS SPRIEDUMS (astotā palāta)

2022. gada 7. jūlijā \*

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – Gaisa transports – Regula (EK) Nr. 261/2004 – Kompensācija un atbalsts pasažieriem – Lidojuma atcelšana vai ilga kavēšanās – 5. panta 3. punkts – Atbrīvojums no kompensācijas izmaksāšanas pienākuma – Ārkārtēji apstākļi – Vispārējs bojājums gaisa kuģa degvielas padeves sistēmā, kas radies lidostā

Lietā C-308/21

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko *Tribunal Judicial da Comarca dos Açores (Juízo Local Cível de Ponta Delgada – Juiz 4)* (Azoru salu Pirmās instances tiesa – Pontadelgadas Civillietu tiesu palāta – Tiesnesis Nr. 4, Portugāle) iesniedza ar 2021. gada 25. janvāra lēmumu un kas Tiesā reģistrēts 2021. gada 14. maijā, tiesvedībā

KU,

OP,

GC,

pret

***SATA International – Azores Airlines SA,***

TIESA (astotā palāta)

šādā sastāvā: palātas priekšsēdētājs N. Jēskenens [*N. Jääskinen*], trešās palātas priekšsēdētāja K. Jirimēe [*K. Jürimäe*] (referente) un tiesnesis N. Pisarra [*N. Piçarra*],

ģenerālvokāts: N. Emiliu [*N. Emiliou*],

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

ņemot vērā rakstveida procesu,

ņemot vērā apsvērumus, ko sniedza:

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

\* Tiesvedības valoda – portugāļu.

- Vācijas valdības vārdā – *J. Möller, J. Heitz* un *M. Hellmann*, pārstāvji,
- Eiropas Komisijas vārdā – *L. Santiago de Albuquerque* un *K. Simonsson*, pārstāvji,

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

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 KU, OP un GC pret *SATA International – Azores Airlines SA* (turpmāk tekstā – “*SATA International*”) par pasažieru tiesībām uz kompensāciju saskaņā ar minēto regulu, kad lidostā ir radies vispārējs bojājums degvielas padeves sistēmā, kas izraisījis lidojuma kavēšanos par vairāk nekā trim stundām vai lidojuma atcelšanu.

### 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 [Konvenciju par dažu starptautisko gaisa pārvadājumu noteikumu unifikāciju, kas noslēgta Monreālā 1999. gada 28. maijā, ko Eiropas Kopiena parakstījusi 1999. gada 9. decembrī un kas tās vārdā apstiprināta ar Padomes Lēmumu 2001/539/EK (2001. gada 5. aprīlis) (OV 2001, L 194, 38. 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, 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 Tās pašas regulas 7. pants “Tiesības saņemt kompensāciju” ir formulēts šādi:

“1. 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.

[..]”

### **Pamatlieta un prejudiciālais jautājums**

6 GC iegādājās biļeti uz reisu S4321, kuru *SATA International* nodrošināja 2017. gada 10. maijā, ar izlidošanu no Lisabonas (Portugāle) plkst. 12.50 un ierašanos Pontadelgadas [*Ponta Delgada*] lidostā (Azoru salas [*Açores*], Portugāle) plkst. 14.15 (vietējais laiks). GC ieradās galamērķī plkst. 19.30, proti, ar 5 stundu un 15 minūšu kavēšanos salīdzinājumā ar sākotnēji paredzēto ierašanās laiku.

- 7 KU rezervēja [biļeti uz] savienoto reisu, kas tam ļāva 2017. gada 10. maijā doties no Lisabonas uz Santamariju [*Santa Maria*] (Azoru salas, Portugāle) ar pārsēšanos Pontadelgadā [*Ponta Delgada*]. Šis savienotais reiss, kurā tika veikta viena rezervācija, sastāvēja no diviem *SATA International* nodrošinātiem reisiem, proti, reisa S4321 un reisa SP107, kur pēdējā minētā reisa izlidošana bija paredzēta tajā pašā dienā plkst. 18.45 (vietējais laiks). Reisa S4321 kavēšanās dēļ KU nevarēja iekāpt reisā SP107 uz Santamariju.
- 8 OP nopirka biļeti uz reisu S4142, kuru *SATA International* nodrošināja 2017. gada 10. maijā, ar izlidošanu no Piku [*Pico*] (Azoru salas, Portugāle) plkst. 17.35 un ierašanos Lisabonā plkst. 21.05 (vietējais laiks). Reiss S4142 tika atcelts, un OP tika piedāvāta maršruta maiņa uz reisu S4136 2017. gada 10. maijā ar izlidošanu no Terseiras [*Terceira*] (Azoru salas, Portugāle) plkst. 21.25 uz Lisabonu.
- 9 Reisa S4321 kavēšanos un reisa S4142 atcelšanu izraisīja pēkšņs un neparedzēts bojājums Lisabonas lidostas degvielas padeves sistēmā, kas radās 2017. gada 10. maijā no plkst. 13.19.
- 10 Šī bojājuma dēļ, kura rezultātā tika pārorganizēti visi šīs lidostas platformas lidojumi, bija nepieciešams izmantot degvielas noliktavas tuvējās lidostās.
- 11 GC, KU un OP, pamatojoties uz Regulu Nr. 261/2004, katrs iesniedza pieteikumu *SATA International*, lai saņemtu kompensāciju par tiem nodarītajiem zaudējumiem, kas pirmajiem diviem minētajiem radās reisa kavēšanās dēļ vairāk nekā trīs stundas un pēdējam minētam – reisa atcelšanas dēļ, kas arī izraisīja kavēšanos vairāk nekā trīs stundas. *SATA International* noraidīja šos pieteikumus, jo tā neesot atbildīga par šo kavēšanos, kura radās lidostas degvielas padeves sistēmas neparedzēta un negaidīta bojājuma dēļ.
- 12 Tādējādi prasītāji pamatlietā cēla prasību *Tribunal Judicial da Comarca dos Açores (Juízo Local Cível de Ponta Delgada – Juiz 4)* (Azoru salu Pirmās instances tiesa – Pontadelgadas Civillietu tiesu palāta – Tiesnesis Nr. 4, Portugāle). Šī tiesa jautā, vai šis bojājums ir “ārkārtējs apstākļi” Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē, kas *SATA International* atbrīvotu no jebkādas atbildības. Tā it īpaši vēlas noskaidrot, kā interpretēt jēdzienu “ārkārtēji apstākļi” šīs tiesību normas izpratnē, ja reisa – kā tas ir šajā gadījumā – kavēšanos ilgāk par trim stundām vai tā atcelšanu izraisīja bojājums degvielas padeves sistēmā lidostā, no kuras tiek uzsākti attiecīgie reisi vai izlido attiecīgā lidmašīna, un ka šī lidosta ir atbildīga par degvielas padeves sistēmas pārvaldību.
- 13 Atgādinot Tiesas judikatūru, iesniedzējtiesa jautā, vai uz tādu situāciju, kāda ir aprakstīta iepriekšējā punktā, attiecas jēdziens “ārkārtēji apstākļi” vai arī tā ir jāuzskata par tādu, kas raksturīga attiecīgā gaisa pārvadātāja normālai darbībai, un tāpēc šis pārvadātājs šādā situācijā nevar izvairīties no pienākuma izmaksāt kompensāciju.
- 14 Šādos apstākļos *Tribunal Judicial da Comarca dos Açores (Juízo Local Cível de Ponta Delgada – Juiz 4)* (Azoru salu Pirmās instances tiesa – Pontadelgadas Civillietu tiesu palāta – Tiesnesis Nr. 4, Portugāle) nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādu prejudiciālu jautājumu:
- “Vai reisu kavēšanās ilgāk par trim stundām vai atcelšana, ko izraisījis bojājums izlidošanas lidostas degvielas padeves sistēmā, ja šī lidosta ir atbildīga par degvielas padeves sistēmas pārvaldību, ir “ārkārtējs apstākļi” [Regulas Nr. 261/2004] 5. panta 3. punkta izpratnē un tā piemērošanas nolūkiem?”

## Par prejudiciālo jautājumu

- 15 Ar savu jautājumu iesniedzējtiesa būtībā vaicā, vai Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka tad, ja lidosta, no kuras tiek uzsākti attiecīgie reisi vai izlido attiecīgā lidmašīna, ir atbildīga par gaisa kuģu degvielas padeves sistēmas pārvaldību, degvielas padeves vispārēju bojājumu var uzskatīt par “ārkārtēju apstākli” šīs tiesību normas izpratnē.
- 16 Vispirms jāatgādina, ka Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunktā ir paredzēts, ka reisa atcelšanas gadījumā attiecīgajiem pasažieriem ir tiesības saņemt kompensāciju no apkalpojošā gaisa pārvadātāja saskaņā ar šīs regulas 7. panta 1. punktu, ja vien viņi iepriekš nav tikuši informēti par šo atcelšanu, ievērojot šī c) apakšpunkta i)–iii) punktā paredzētos termiņus.
- 17 Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punktā, to lasot tās 14. un 15. apsvēruma kontekstā, 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 Šādu apstākļu rašanās gadījumā Tiesa ir nospriedusi, ka apkalpojošajam gaisa pārvadātājam ir jāpierāda, ka tas ir veicis situācijai atbilstošus pasākumus, izmantojot visus tā rīcībā esošos personāla vai materiālos resursus un finansiālos līdzekļus, lai izvairītos no tā, ka tie izraisītu attiecīgā lidojuma atcelšanu. Tomēr no tā netiek pieprasīts uzņemties attiecīgajā brīdī uzņēmuma spējām neatbilstošas grūtības (spriedums, 2021. gada 23. marts, *Airhelp*, C-28/20, EU:C:2021:226, 22. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 19 Turklāt Tiesa ir arī nospriedusi, ka tad, ja pasažieri ierodoties piedzīvo ilgu reisa kavēšanos, proti, kas ilgst trīs vai vairāk stundas, viņiem ir tiesības uz kompensāciju, pamatojoties uz Regulas Nr. 261/2004 7. pantu (šajā nozīmē skat. spriedumus, 2009. gada 19. novembris, *Sturgeon* u.c., C-402/07 un C-432/07, EU:C:2009:716, 60. un 61. punkts, kā arī 2012. gada 23. oktobris, *Nelson* u.c., C-581/10 un C-629/10, EU:C:2012:657, 34. un 40. punkts). Tomēr šāds kavējums nedod pasažieriem tiesības uz kompensāciju, ja gaisa pārvadātājs var pierādīt, ka lidojuma ilgo kavējumu ir izraisījuši ārkārtēji apstākļi, no kuriem nevarētu izvairīties pat tad, ja tiktu veikti visi iespējamie pasākumi (spriedumi, 2009. gada 19. novembris, *Sturgeon* u.c., C-402/07 un C-432/07, EU:C:2009:716, 69. punkts, kā arī 2012. gada 23. oktobris, *Nelson* u.c., C-581/10 un C-629/10, EU:C:2012:657, 40. punkts).
- 20 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, 2021. gada 23. marts, *Airhelp*, C-28/20, EU:C:2021:226, 23. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 21 Pirmkārt, šajā gadījumā tātad ir jānosaka, vai degvielas padeves vispārējs bojājums tās rakstura vai izcelsmes dēļ var būt notikums, kas nav raksturīgs attiecīgā gaisa pārvadātāja parastajai darbībai, ja lidosta, no kuras tiek uzsākti attiecīgie reisi vai izlido attiecīgā lidmašīna, ir atbildīga par degvielas padeves sistēmas pārvaldību.

- 22 Tā kā degviela ir neaizstājama pasažieru gaisa pārvadājumu sastāvdaļa, degvielas padeves darbības tādējādi principā ir daļa no gaisa pārvadātāja normālas darbības. Tādējādi tehniskā problēma, kas radusies, veicot padevi sadarbībā ar attiecīgā gaisa pārvadātāja personālu, var būt notikums, kas ir raksturīgs normālai šīs darbības veikšanai (pēc analogijas skat. spriedumu, 2019. gada 4. aprīlis, *Germanwings*, C-501/17, EU:C:2019:288, 30. punkts).
- 23 Savukārt, ja šī degvielas padeves problēma izriet no bojājuma vispārējā padeves sistēmā, ko pārvalda lidosta, tas jānošķir no iepriekšējā punktā minētā gadījuma, jo šādu notikumu nevar pielīdzināt tehniskai problēmai, kas pēc sava rakstura ir saistīta tikai ar vienu gaisa kuģi. Minēto padeves problēmu tādējādi nevar uzskatīt par tādu, kas ir cieši saistīta ar gaisa kuģa darbību, kuram būtu bijis jāveic atceltais reiss vai kurš veica kavēto reisu (pēc analogijas skat. spriedumu, 2019. gada 26. jūnijs, *Moens*, C-159/18, EU:C:2019:535, 18. punkts). Līdz ar to šis notikums tā rakstura vai izcelsmes dēļ nevar būt notikums, kas raksturīgs attiecīgā gaisa pārvadātāja normālai darbībai.
- 24 Tālab – tā kā abi nosacījumi, kas veido jēdzienu “ārkārtēji apstākļi” Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē, ir kumulatīvi, otrkārt, ir jānosaka, vai minētais notikums nekādi neietilpst attiecīgā gaisa pārvadātāja faktiskā kontrolē.
- 25 Šajā ziņā no Tiesas judikatūras par jēdzienu “ārkārtēji apstākļi” Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē izriet, ka notikumi, kuru izcelsme apkalpojošā gaisa pārvadātāja kontekstā ir “iekšēja”, ir jānošķir no notikumiem, kuru izcelsme ir “ārēja” (spriedums, 2021. gada 23. marts, *Airhelp*, C-28/20, EU:C:2021:226, 39. punkts). Tāpēc šis jēdziens ietver tādus “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 (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2021. gada 23. marts, *Airhelp*, C-28/20, EU:C:2021:226, 40. un 41. punkts).
- 26 Tādējādi, ja lidostas degvielas padeves sistēmu pārvalda pēdējais minētais vai trešā persona, degvielas padeves vispārējs bojājums ir jāuzskata par notikumu, kura izcelsme nav saistīta ar gaisa pārvadātāju un tāpēc tas nav pakļauts tā efektīvai kontrolei.
- 27 Tomēr, kā izriet no šī sprieduma 17.–19. punkta, tā kā – lai izvairītos no pienākuma izmaksāt kompensāciju, gaisa pārvadātājam, kura lidojums ir ilgi kavējies vai ticis atcelts ārkārtēja apstākļa dēļ Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē, lasot to šīs regulas 14. un 15. apsvēruma kontekstā, – ir jāpierāda, ka šo apstākli nevarēja novērst pat tad, ja tiktu veikti visi saprātīgie pasākumi, un ka tas ir veicis situācijai atbilstošus pasākumus, kas varētu novērst tā sekas, iesniedzējtiesai, ņemot vērā visus pamatlietas apstākļus un attiecīgā gaisa pārvadātāja iesniegtos pierādījumus, ir jāizvērtē, vai pēdējais minētais patiešām ir veicis šādus pasākumus, tostarp izmantojot visus tā rīcībā esošos resursus, lai nodrošinātu saprātīgu, apmierinošu un ātru to pasažieru, kuri piedzīvojuši ilgu lidojuma kavēšanos vai atcelšanu, maršruta maiņu, it īpaši saskaņā ar mērķi garantēt augsta līmeņa pasažieru aizsardzību, kā minēts šīs regulas 1. apsvērumā (šajā nozīmē skat. rīkojumu, 2022. gada 30. marts, *Orbest* C-659/21, nav publicēts, EU:C:2022:254, 26. punkts).

- 28 Ņemot vērā visus iepriekš minētos apsvērumus, uz uzdoto jautājumu ir jāatbild, ka Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka tad, ja lidosta, no kuras tiek uzsākti attiecīgie lidojumi vai izlido attiecīgā lidmašīna, ir atbildīga par gaisa kuģu degvielas padeves sistēmas pārvaldību, degvielas padeves vispārēju bojājumu var uzskatīt par “ārkārtēju apstākli” šīs tiesību normas izpratnē.

### **Par tiesāšanās izdevumiem**

- 29 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 (astotā 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 tad, ja lidosta, no kuras tiek uzsākti attiecīgie lidojumi vai izlido attiecīgā lidmašīna, ir atbildīga par gaisa kuģu degvielas padeves sistēmas pārvaldību, degvielas padeves vispārēju bojājumu var uzskatīt par “ārkārtēju apstākli” šīs tiesību normas izpratnē.**

[Paraksti]