ĢENERĀLADVOKĀTA ĪVA BOTA [*YVES BOT*] SECINĀJUMI,
sniegti 2016. gada 28. jūlijā [1]

**Lieta C-315/15**

**Marcela Pešková ,**
**Jiří Peška**
**pret**
**Travel Service a.s.**

(Obvodní soud pro Prahu 6 (Prāgas 6. rajona tiesa, Čehijas Republika) lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu)

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu — Gaisa pārvadājumi — Kompensācijas izmaksa pasažieriem lidojuma atcelšanas vai ilgas kavēšanās gadījumā — Piemērojamība — Atbrīvojums no kompensācijas izmaksāšanas pienākuma — Gaisa kuģa sadursme ar putnu — Jēdzieni "notikums" Tiesas judikatūras izpratnē un "ārkārtējs apstāklis" Regulas (EK) Nr. 261/2004 izpratnē — Jēdziens "saprātīgs pasākums" — Gaisa pārvadātāja normālai darbībai raksturīgs notikums

1. Šajā lietā Tiesa tiek aicināta būtībā nospriest, vai putna sadursme ar gaisa kuģi, kā rezultātā šī gaisa kuģa ierašanās ir kavējusies par vairāk nekā trīs stundām, ir "ārkārtējs apstāklis" Regulas (EK) Nr. 261/2004 [2] izpratnē un tādējādi atbrīvo apkalpojošo gaisa pārvadātāju no pienākuma izmaksāt kompensāciju pasažieriem par šo kavēšanos.

2. Šajos secinājumos es paskaidrošu iemeslus, kāpēc es uzskatu, ka Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka putna sadursme ar gaisa kuģi, kuras rezultātā ierašanās ir kavējusies vairāk par trim stundām salīdzinājumā ar sākotnēji paredzēto ierašanās laiku, nav "ārkārtas apstāklis" šīs normas izpratnē un līdz ar to nevar atbrīvot apkalpojošo gaisa pārvadātāju no kompensācijas izmaksas pienākuma.

## I – Atbilstošās tiesību normas

3. Regulas Nr. 261/2004 preambulas 14. apsvērumā ir noteikts:

"Saskaņā ar Monreālas Konvenciju [3] apkalpojošo gaisa pārvadātāju saistības ir jāierobežo vai jāatceļ ārkārtēju apstākļu gadījumos, no kuriem nevarētu izvairīties pat tad, ja veiktu visus iespējamos 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."

1 — Oriģinālvaloda – franču.

2 — Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 11. februāra Regula, 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.).

3 — Konvencija par dažu starptautisko gaisa pārvadājumu noteikumu unifikāciju, kas noslēgta Monreālā 1999. gada 28. maijā un ko Eiropas Kopiena parakstījusi 1999. gada 9. decembrī, un kas tās vārdā apstiprināta ar Padomes 2001. gada 5. aprīļa Lēmumu 2001/539/EK (OV 2001, L 194, 38. lpp.).

4. Šīs regulas 5. panta 3. punktā ir noteikts:

"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. Saskaņā ar minētās regulas 7. panta 1. punkta a) apakšpunktu, ja ir izdarīta atsauce uz šo pantu, pasažieri saņem kompensāciju EUR 250 apmērā par visiem lidojumiem 1500 km vai mazākā attālumā.

6. Visbeidzot, Regulas Nr. 261/2004 13. pantā ir paredzēts:

"Ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs izmaksā kompensāciju vai pilda citas saistības, kas izriet no šīs regulas, šīs regulas noteikumus nevar interpretēt kā tādus, kas ierobežo pārvadātāja tiesības prasīt kompensāciju no kādas personas, tostarp trešām pusēm, saskaņā ar piemērojamiem tiesību aktiem. Šī regula nekādā ziņā neierobežo apkalpojošā gaisa pārvadātāja tiesības prasīt atlīdzinājumu no ceļojuma rīkotāja vai citas personas, ar kuru minētajam pārvadātājam ir līgums. Tāpat šīs regulas noteikumus nevar interpretēt kā tādus, kas ierobežo ceļojumu rīkotāja vai trešās personas, kas nav pasažieris un ar kuru gaisa pārvadātājam ir līgums, tiesības prasīt atlīdzinājumu vai kompensāciju no gaisa pārvadātāja saskaņā ar piemērojamiem tiesību aktiem."

## II – Pamatlietas fakti

7. 2013. gada 10. augustā *Marcela Pešková* un *Jiří Peška* veica lidojumu, kuru nodrošināja *Travel Service a.s.* (turpmāk tekstā – "atbildētāja pamatlietā"), no Burgas [*Burgas*] (Bulgārija) līdz Ostravai [*Ostrava*] (Čehijas Republika).

8. Šim lidojumam bija šāda plānotā secība: Prāga (Čehijas Republika) – Burgas – Brno (Čehijas Republika) – Burgas – Ostrava. Līnijā Prāga – Burgas tika konstatēts vārstu tehnisks bojājums, kam bija vajadzīgs 1 stundu un 45 minūtes ilgs remonts. Atbildētāja pamatlietā apgalvo, ka, nolaižoties Brno, gaisa kuģis sadūrās ar putnu un tāpēc tehniķis, kas bija nodarbināts pie atbildētājas pamatlietā un bija no *Slaný* (Čehijas Republika), veica šī gaisa kuģa pārbaudi. *Obvodní soud pro Prahu 6* (Prāgas 6. apgabaltiesa, Čehijas Republika) precizē, ka pārbaudi jau bija veikusi cita sabiedrība. Tomēr gaisa kuģa īpašniece *Sunwing* atteicās atļaut to ekspluatēt. Tāpēc atbildētājas pamatlietā tehniķis sadursmes punktā atkārtoti veica pārbaudi, kas neko neatklāja.

9. Tā kā vārsta tehniskā defekta un gaisa kuģa sadursmes ar putnu dēļ notika aizkavēšanās par 5 stundām un 20 minūtēm, ierodoties Ostravā, *Pešková* un *Peška* ar prasības pieteikumu, kas iesniedzējtiesā tika iesniegts 2013. gada 26. novembrī, katrs prasīja atbildētājai pamatlietā summu EUR 250 apmērā kā kompensāciju saskaņā ar Regulas Nr. 261/2004 7. panta 1. punkta a) apakšpunktu.

10. Ar 2014. gada 22. maija spriedumu *Obvodní soud pro Prahu 6* (Prāgas 6. rajona tiesa) apmierināja viņu lūgumu, jo šie abi notikumi izraisīja kavēšanos un tie nevarēja tikt kvalificēti kā "ārkārtēji apstākļi" šīs regulas 5. panta 3. punkta izpratnē. Iesniedzējtiesa uzskata, ka ir skaidrs, ka pilnībā atbildētājas kompetencē ir noteikt, ar kādu metodi tā kā gaisa pārvadātājs administratīvi atrisina "nodošanas ekspluatācijā" tipa tehniskās problēmas gaisa kuģim pēc sadursmes ar putnu. Tāpat tā norādīja, ka atbildētāja pamatlietā, vien norādot, ka pēc gaisa kuģa sadursmes ar putnu "bija nepieciešams" sagaidīt pilnvarotā tehniķa ierašanos, nav pierādījusi, ka tā ir darījusi visu, lai novērstu lidojuma kavēšanos.

11. Atbildētāja pamatlietā pārsūdzēja šo lēmumu 2014. gada 2. jūlijā. Šī apelācijas sūdzība ar *Městský soud v Praze* (Prāgas apgabaltiesa, Čehijas Republika) 2014. gada 17. jūlija rīkojumu tika noraidīta, pamatojoties uz to, ka tā nav pieņemama, jo ar minēto lēmumu ticis lemts par divām atsevišķām prasībām, no kurām neviena nepārsniedza 10 000 Čehijas kronu (aptuveni EUR 365).

12. Tāpēc atbildētāja pamatlietā cēla prasību *Ústavní soud* (Satversmes tiesa, Čehijas Republika) par *Obvodní soud pro Prahu 6* (Prāgas 6. rajona tiesa) 2014. gada 22. maija spriedumu. Ar 2014. gada 20. novembra spriedumu *Ústavní soud* (Satversmes tiesa) 2014. gada 22. maija spriedumu atcēla, pamatojoties uz to, ka ar to tikušas pārkāptas atbildētājas pamatlietā pamattiesības uz lietas taisnīgu izskatīšanu un pamattiesības uz likumā noteiktu tiesu, jo *Obvodní soud pro Prahu 6* (Prāgas 6. rajona tiesa) kā pēdējās instances tiesai esot bijis jāuzdod Tiesai prejudiciāls jautājums saskaņā ar LESD 267. pantu. Arī *Ústavní soud* (Satversmes tiesa) norādīja, ka Tiesa līdz šim brīdim nav sniegusi pilnīgu Regulas Nr. 261/2004 interpretāciju saistībā atbildības raksturu pēc gaisa kuģa sadursmes ar putnu kombinācijā ar citiem cita rakstura notikumiem, kas šajā gadījumā ir tehniska rakstura notikumi. Turklāt, pēc tās domām, ne no Tiesas judikatūras, ne arī no šīs regulas skaidri neizrietot, ka šādi apstākļi varētu tikt uzskatīti par "ārkārtējiem apstākļiem" minētās regulas 5. panta 3. punkta izpratnē.

13. Tāpēc šajā kontekstā *Obvodní soud pro Prahu 6* (Prāgas 6. rajona tiesa) nolēma vērsties Tiesā ar lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu.

## III – Prejudiciālie jautājumi

14. Šauboties par Regulas Nr. 261/2004 interpretāciju, *Obvodní soud pro Prahu 6* (Prāgas 6. rajona tiesa) nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:

"1) Vai gaisa kuģa sadursme ar putnu ir "notikums" 2008. gada 22. decembra sprieduma (*Wallentin-Hermann* (C-549/07, EU:C:2008:771) 22. punkta izpratnē, vai arī tā ir uzskatāma par "ārkārtējiem apstākļiem" [..] Regulas [..] Nr. 261/2004 [..] preambulas 14. apsvēruma izpratnē, vai arī uz to neattiecas neviens no šiem jēdzieniem?

2) Ja gaisa kuģa sadursme ar putnu ir ārkārtēji apstākļi [R]egulas [Nr. 261/2004] preambulas 14. apsvēruma izpratnē, vai preventīvas kontroles sistēmas, kas ieviestas it īpaši lidostu apkārtnē (piemēram, skaņas ierīces putnu atbaidīšanai sadarbībā ar ornitologiem, tādu vietu likvidēšana, kur putni parasti pulcējas un lido, atbaidīšanai izmantojot gaismu, utt.), var tikt uzskatītas par iespējamiem pasākumiem, kas jāveic gaisa pārvadātājam, lai novērstu šādu sadursmi? Kas šādā gadījumā ir notikums [2008. gada 22. decembra sprieduma *Wallentin-Hermann* (C-549/07, EU:C:2008:771) 22. punkta izpratnē?

3) Ja gaisa kuģa sadursme ar putnu ir notikums [2008. gada 22. decembra sprieduma *Wallentin-Hermann* (C-549/07, EU:C:2008:771) 22. punkta izpratnē, vai tā var tikt uzskatīta arī par "gadījumu" [R]egulas [Nr. 261/2004] preambulas 14. apsvēruma izpratnē, un vai šādā gadījumā tādu tehnisko un administratīvo pasākumu kopums, kas gaisa pārvadātājam jāveic pēc gaisa kuģa sadursmes ar putnu, lai arī tās rezultātā gaisa kuģis nav ticis bojāts, var tikt uzskatīts par "ārkārtējiem apstākļiem" [šīs] regulas preambulas 14. apsvēruma izpratnē?

4) Ja tādu tehnisko un administratīvo pasākumu kopums, kas tikuši veikti pēc gaisa kuģa sadursmes ar putnu, lai arī tās rezultātā gaisa kuģis netika bojāts, ir ārkārtēji apstākļi [R]egulas [Nr. 261/2004] preambulas 14. apsvēruma izpratnē, vai no gaisa pārvadātāja var tikt pieprasīts, lai tas, plānojot lidojumus, iespējamo pasākumu ietvaros ņemtu vērā risku, ka var būt nepieciešams veikt šādus tehniskus un administratīvus pasākumus pēc gaisa kuģa sadursmes ar putnu, kā arī ņemtu vērā šo apstākli lidojumu grafikā?

5) Kā ir jāizvērtē gaisa pārvadātāja pienākums izmaksāt kompensāciju [R]egulas [Nr. 261/2004] 7. panta izpratnē gadījumā, ja kavēšanos ir izraisījuši ne tikai administratīvie un tehniskie pasākumi, kas tikuši veikti pēc gaisa kuģa sadursmes ar putnu, lai arī tās rezultātā gaisa kuģis netika bojāts, bet lielā mērā arī ar šo sadursmi nesaistītas tehniskās problēmas novēršana?"

## IV – Mana analīze

### A – *Sākotnējās piezīmes*

15. Tiesā iesniegtās lietas izskatīšana skaidrības labad liek mums uzdot šādu jautājumu.

16. Attiecībā uz kompensāciju izmaksu pasažieriem gaisa kuģa kavēšanās gadījumā Tiesas judikatūrā, manuprāt, ir paredzēts dubults raksturojums, kurš, no vienas puses, ir precīzs un, no otras puses, pasažierus aizsargājošs. Lasot dažus Tiesā iesniegtos rakstveida apsvērumus, no kuriem daži cita starpā attiecas – pat ja tas ir tikai piedāvājums salabot iespējamos bojājumus – uz "nepanesamām izmaksām", es nevaru nejautāt, vai lietas dalībnieki cenšas izmainīt judikatūru, jo, manuprāt, tas tā ir, tāpēc ka pašreizējā judikatūra tiek uzskatīta par tādu, kas rada pārmērīgu finanšu slogu aviosabiedrībām.

17. Es to varu saprast. Bet, ja tas tā patiešām ir, tad piemērots risinājums, lai novērstu šo iespējami pārmērīgo ietekmi, manuprāt, ir likumdošanas grozījumi, nevis judikatūras pielāgošana, kas, pirmkārt, Tiesai prasa rīkoties tā, kas tai, manuprāt, nav īsti piemērota rīcība, un, otrkārt, rada risku nojaukt tomēr jau precīzi noteiktās vadlīnijas. Turklāt Tiesa tās ir noteikusi, izmantojot savu ierasto interpretācijas metodi un ņemot vērā Savienības likumdevēja izmantotos terminus un norādītos iemeslus.

18. Tā kā man būs iespēja pie tā atgriezties pamatojuma izklāstā, tad atteikums izvērtēt analoģiju – kāda tomēr pastāv starp vairākām situācijām, ievērojot semantiskās atšķirības (kādas ir noteiktas, pamatojoties uz man nezināmu juridisku principu), – faktiski nozīmē paļaušanos uz pieeju katrā atsevišķā gadījumā, kas vai nu padarītu Tiesu – Savienības augstāko tiesu – par arbitru, izvērtējot lietas būtību, vai arī atstātu risinājumu valsts tiesas ziņā ar visiem no atšķirībām izrietošajiem riskiem.

19. Manuprāt, minētajā slēpjas neskaidrības un tādējādi tiesiskās nenoteiktības risks.

20. Turklāt loģisks risinājums, kas atbilstu parastajām iestāžu lomām, ņemot vērā to atbilstošās kompetences, manuprāt, būtu leģislatīva pieeja, lai labotu tiesību aktus, kuru sākotnējai redakcijai ir bijušas tādas sekas, kuras Savienības likumdevējs uzskata par tādām, kas nav jāsaglabā.

### B – *Par prejudiciālajiem jautājumiem*

21. Ar pirmo jautājumu iesniedzējtiesa būtībā vēlas noskaidrot, vai Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka putna sadursme ar gaisa kuģi, kuras rezultātā ir notikusi kavēšanās par vairāk nekā trīs stundām salīdzinājumā ar sākotnēji paredzēto ierašanās laiku, ir jāuzskata par "ārkārtēju apstākli" šīs normas izpratnē, tādējādi atbrīvojot gaisa pārvadātāju no pienākuma izmaksāt kompensāciju tā pasažieriem.

22. Atgādināšu, ka saskaņā ar šīs regulas 5. panta 3. punktu apkalpojošajam gaisa pārvadātājam nav jāmaksā kompensācija saskaņā ar tās 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.

23. Tiesa ir precizējusi, ka šis 5. panta 3. punkts, tam esot kā atkāpei no principa par kompensāciju izmaksu pasažieriem, ir jāinterpretē šauri [4].

4 — Spriedums, 2015. gada 17. septembris, *van der Lans* (C-257/14, EU:C:2015:618, 35. punkts un tajā minētā judikatūra).

24. Turklāt šāda notikuma apstākļi var tikt raksturoti kā "ārkārtēji" minētā 5. panta 3. punkta izpratnē tikai tad, ja tie ir saistīti ar notikumu, kas, tāpat kā Regulas Nr. 261/2004 preambulas 14. apsvērumā uzskaitītie notikumi, nav raksturīgs attiecīgā gaisa pārvadātāja normālai darbībai un ir ārpus tā kontroles sava rakstura vai izcelsmes dēļ [5].

25. Šajā ziņā no Tiesai iesniegtajiem apsvērumiem šajā lietā izriet, ka pastāv dažas neskaidrības starp šiem diviem nosacījumiem. Patiešām, es izlasīju, ka tāpēc, ka notikums nav paredzams un gaisa pārvadātājs to nevar kontrolēt, tas ir automātiski jākvalificē kā "ārkārtējs apstāklis" Regulas Nr. 261/2004 izpratnē.

26. Tomēr nosacījumi, kurus Tiesa ir uzskaitījusi iepriekš minētajā judikatūrā, ir kumulatīvi. Tādējādi notikums ir ārkārtējs apstāklis tad, ja, no vienas puses, tas nav raksturīgs gaisa pārvadātāja normālai darbībai un, ja, otrkārt, sava rakstura un izcelsmes dēļ gaisa pārvadātājs to nevar kontrolēt.

27. Līdz ar to, tā kā nav izpildīts viens no šiem nosacījumiem, tad tas neļauj kvalificēt notikumu kā "ārkārtēju apstākli". Runa ir par putna sadursmi ar lidmašīnu. Kaut arī pēc savas būtības vai izcelsmes šāda sadursme ir ārpus gaisa pārvadātāja kontroles, tā tomēr nevar tikt uzskatīta par tādu, kas nav raksturīga normālai gaisa pārvadātāja darbībai.

28. Savvaļas briesmas gaisa transporta jomā ir labi zināms fenomens, un ieinteresētās personas to lieliski saprot. Gaisa kuģa ražošanas stadijā lidmašīnas daļas, kas ir visjutīgākās attiecībā uz ietekmi ar putniem – proti, it īpaši, motors un priekšējais stikls kabīnē – tiek pārbaudītas, lai gaisa kuģis varētu iegūtu sertifikātu, kas apliecina, ka tas ir lidošanai derīgs [6]. Tādējādi, lai pārbaudītu gaisa kuģa izturību sadursmē ar putniem, gaisa kuģu ražotāji bieži izmanto "vistas lielgabalus", kas projektē putnu līķus attiecībā uz ātrumu, kādā gaisa kuģis pārvietojas augstumā, kur bieži var sastapt šādus putnus, proti, pacelšanās un nolaišanās laikā. Tādējādi gaisa kuģa struktūrai ir jāspēj izturēt sadursmi ar dažādu izmēru putniem atkarībā no gaisa kuģa modeļa un dzinēja [7].

29. Gaisa kuģu ražotāji nav vienīgie, kuriem ir jāņem vērā dzīvnieku apdraudējumi. Patiešām, vairumā lidostu tiek izmantotas dažādas metodes, lai atbaidītu putnus un citus dzīvniekus no skrejceļa apkārtnes, piemēram, šāvienu detonējošās raķetes, lāzera lodlampas vai imitējoši kliedzieni. Tāpat, lai samazinātu apgabala netālu no lidostas pievilcību, var tikt veikti īpaši pasākumi, piemēram, dīķu izžāvēšana vai aizliegums audzēt putniem pievilcīgu labību [8].

30. Tāpat ir zināms, ka daži periodi ir labvēlīgāki nekā citi attiecībā uz sadursmi ar putniem – bīstamākās sezonas ir migrācijas periodu un jauno putnu, kuri vēl nav pieraduši pie lidmašīnām, lidošanas laiki, bet bīstamākie dienas periodi ir rītausmas un krēslas [9].

5 — Skat. spriedumu, 2015. gada 17. septembris, *van der Lans* (C-257/14, EU:C:2015:618, 36. punkts un tajā minētā judikatūra).

6 — Skat. Eiropas Aviācijas drošības aģentūras 2003. gada 24. oktobra Lēmumu Nr. 2003/9/RM interneta vietnē https://www.easa.europa.eu/system/files/dfu/decision_ED_2003_09_RM.pdf.

7 — Skat. šī lēmuma 60. un nākamos punktus.

8 — Skat. Civilās aviācijas ģenerāldirekcijas 2007. gada marta tehnisko paziņojumu interneta vietnē: http://www.stac.aviation-civile.gouv.fr/publications/documents/peril_animalier.pdf.

9 — Turpat.

31. Viena vai vairāku putnu sadursme ar lidmašīnu līdz ar to ir parasta un zināma parādība dažādiem pieredzējušiem gaisa transporta saimnieciskās darbības veicējiem. Saskaņā ar ASV 2011. gada pētījumu par dzīvnieku bīstamību ir reģistrēti 99 411 dzīvnieka sadursmes ar gaisa kuģi gadījumi kopš šādas datubāzes izveides Federālās aviācijas administrācijā (*FAA*) 1990. gadā. Lielākajā daļā gadījumu – proti, 97,4 % gadījumu – ir notikusi sadursme ar putnu [10]. Francijā ik gadu notiek aptuveni 700 putnu sadursmes ar gaisa kuģiem [11].

32. Pašiem pilotiem ir būtiska loma savvaļas apdraudējuma pārvaldībā gan pirms, gan pēc lidojuma. Pirms lidojuma piloti iepazīstas tostarp ar pieejamo informāciju par putnu esamību vai neesamību netālu no izlidošanas un galamērķa lidostas, izmantojot valstu aģentūru, kas kontrolē gaisa satiksmi, ziņojumus [12]. Ja risks pastāv, tad piloti var pieprasīt iejaukšanos, lai aizbaidītu putnus. Manevrēšanas laikā pilotiem ir arī uzmanīgi jāpārbauda skrejceļš, lai ievērotu jebkādu putnu klātbūtni, un vajadzības gadījumā par to jāziņo. Visbeidzot, par jebkādu putnu iejaukšanos ir jāziņo [13].

33. Līdz ar to ir jākonstatē, ka putna sadursme ar gaisa kuģi nekādā ziņā nav "neparasts" notikums [14], tieši pretēji. Šādas sadursmes biežums, tās ņemšana vērā gaisa kuģa konstrukcijā, lidostu pārvaldībā, kā arī dažādās lidojuma stadijās, manuprāt, pietiekami pierāda, ka šāds notikums ir pietiekami raksturīgs gaisa pārvadātāja parastai darbībai. Pretēja argumentācija par "ārkārtēju" notikumu liktu juridiski kvalificēt notikumu, kas ir pilnībā ierasts.

34. Risks ir skaidrs, zināms, vērā ņemams un klātesošs, tiklīdz gaisa kuģis paceļas vai nolaižas, proti, tas nav atdalāms no aviācijas darbības. Turklāt man šķiet, ka ir skaidrs, ka šādu raksturojumu nekas nopietni neapstrīd.

35. Mērķis faktiski ir pārnest uz pasažieriem neērtības, kādas izriet no šo risku īstenošanas.

36. Lai sasniegtu šādu rezultātu, ir nepieciešams, kā es to uzsvēru sākotnējos apsvērumos, lai Tiesa pārskatītu savu judikatūru 2015. gada 17. septembra spriedumā *van der Lans* (C-257/14, EU:C:2015:618). Tomēr, manuprāt, pastāv nenoliedzama līdzība starp divām apskatāmajām situācijām, lai arī lietas dalībnieki to apstrīd.

37. Es patiesībā neredzu iemeslu, kas man liktu pieņemt atšķirīgu pamatojumu tam, kādu pieņēma Tiesa šajā spriedumā. Tā norādīja, ka neveiksmes, ko izraisa priekšlaicīgi gaisa kuģa noteiktu daļu darbības traucējumi, protams, ir negaidīts notikums. Tomēr tā piebilda, ka šādas neveiksmes paliek nesaraujami saistītas ar ļoti sarežģīto funkcionēšanas sistēmu, kāda ir lidaparātam, kuru izmanto gaisa pārvadātājs apstākļos, tostarp meteoroloģiskos, kas bieži ir grūti, pat ekstrēmi, turklāt saprotot, ka neviena lidaparāta daļa nav nenomaināma [15]. Tiesa no minētā secināja, ka gaisa pārvadātāja darbības ietvaros šis negaidītais notikums ir raksturīgs gaisa pārvadātāja normālai darbībai, jo šis pārvadātājs normālos darba apstākļos saskaras ar šāda tipa neparedzētām tehniskām problēmām [16].

10 — Skat. Lidostu sadarbības izpētes programmas [*Airport Cooperative Research Program*] (*ACRP*) pārskatu ar nosaukumu "Bird harassment, repellent, and deterrent techniques for use on and near airports", kas ir pieejams interneta vietnē: http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/acrp/acrp_syn_023.pdf.

11 — Skat. Civilās aviācijas tehniskā dienesta statistiku interneta vietnē: http://www.stac.aviation-civile.gouv.fr/risque_animalier/picaweb.php.

12 — Šīs ziņas tiek sauktas par *Notice to Airmen* (*NOTAM*).

13 — Skat. interneta adresi: http://www.stac.aviation-civile.gouv.fr/risque_animalier/prevention.php.

14 — Skat. spriedumu, 2013. gada 31. janvāris, *McDonagh* (C-12/11, EU:C:2013:43, 29. punkts).

15 — Spriedums, 2015. gada 17. septembris, *van der Lans* (C-257/14, EU:C:2015:618, 41. punkts).

16 — Spriedums, 2015. gada 17. septembris, *van der Lans* (C-257/14, EU:C:2015:618, 42. punkts).

38. Tiesas sēdē tika apgalvots, ka tāds notikums kā avārija, ko ir izraisījusi lidaparāta sastāvdaļas priekšlaicīgi darbības traucējumi, un tāds notikums kā putna sadursme ar lidmašīnu nevar tikt salīdzināti, ciktāl pirmajam esot endogēns cēlonis, bet otrajam – eksogēns, proti, vienkāršā valodā runājot, runa esot par iekšēju vai ārēju ietekmi uz gaisa kuģi. Tomēr rodas jautājums, kāds juridiskais pamats ļautu Tiesai no šāda viena elementa izdarīt tik diametrāli dažādus secinājumus, kam būtu tik spēcīga ietekme uz patērētāja aizsardzību.

39. Šis arguments, kas juridiskā principa piemērošanu padara atkarīgu no tā, vai risks atrodas gaisa kuģa iekšpusē vai ārpusē, neko nemaina notikuma juridiskajā būtībā. Neatkarīgi no tā, vai risks ir kabīnes iekšpusē vai ārpusē, vienīgais lietderīgais raksturojums, ņemot vērā Tiesas judikatūru, ir tas, vai šis risks ir vai nav raksturīgs normālai gaisa pārvadātāja darbībai, ko, manuprāt, es esmu pierādījis.

40. Citiem vārdiem, saglabāt šo lietas dalībnieku piedāvāto kritēriju nozīmētu veikt pāreju no labi iedibinātas judikatūru, aizstājot vienu juridisku kritēriju ar citu tīri materiālu kritēriju, kā rezultātā pirmais kritērijs tiktu atcelts. Neatkarīgi no tā, vai risks ir gaisa kuģa iekšpusē vai ārpusē, tas paliek raksturīgs normālai gaisa pārvadātāja darbībai.

41. Mēs labi redzam priekšrocības, kuras turklāt lietas dalībnieki faktiski nav apstrīdējuši un kas varētu rasties aviosabiedrībām, kā arī ar tām saistīto neizdevīgumu, no kā cieš patērētāji. Tāpēc, ja ir vajadzība pēc šo interešu ekonomiskās līdzsvarošanas, grozot likumu, tad, manuprāt, to var darīt vienīgi Savienības likumdevējs.

42. Tāpat tiesas sēdē tika norādīts uz kavēšanos, ko izraisa ārkārtīgi smagi laika apstākļi, kādi šajā gadījumā var tikt raksturoti kā "ārkārtas apstākļi". Tomēr man šķiet diezgan pārmērīgi gaisa kuģa sadursmi ar putnu pacelšanās vai nosēšanās posmā pielīdzināt tādam notikumam, uz kādu tika norādīts tiesas sēdē.

43. Tas būtu citādi, ja vairāku ierodošos putnu lidojums uz laiku neļautu gaisa kuģim pacelties vai arī tam būtu jānolaižas citā no putniem brīvā lidostā. Vienīgi šāda situācija, manuprāt, ņemot vērā analoģisko argumentāciju, var tikt pielīdzināta situācijai, kādu rada ārkārtas laika apstākļi.

44. Tāpēc es uzskatu, ka Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka putna sadursme ar gaisa kuģi, kuras rezultātā ir notikusi kavēšanās par vairāk nekā trīs stundām salīdzinājumā ar sākotnēji plānoto ierašanās laiku, nav "ārkārtējs apstāklis" šīs normas izpratnē un tāpēc nevar atbrīvot apkalpojošo gaisa pārvadātāju no pienākuma izmaksāt kompensāciju.

45. Turklāt precizēšu, ka saskaņā ar šīs regulas 13. pantu gaisa pārvadātājs, ja viņš izmaksā šādu kompensāciju, var pieprasīt kompensācijas atlīdzināšanu no jebkuras personas, tostarp trešām personām, saskaņā ar piemērojamajiem valsts tiesību aktiem. Šāda kompensācijas atlīdzināšana līdz ar to varētu atvieglināt vai pat pilnībā segt šo pārvadātāju finanšu izmaksas, kas ir saistītas ar tā pienākumu, kādi ir paredzēti minētajā regulā, izpildi [17]. Tādējādi, ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs tostarp uzskata, ka lidostas pārvaldītājs ir atbildīgs par pietiekamu pasākumu veikšanu, lai aizbaidītu putnus, un ka viņa gadījumā tas tā nav noticis, tad viņš līdz ar to var celt prasību par zaudējumu atlīdzību.

46. Ņemot vērā atbildi uz pirmo jautājumu, uz otro, trešo un ceturto jautājumu nav jāatbild.

47. Ar piekto jautājumu iesniedzējtiesa faktiski jautā, kā ir jāsaprot divi notikumi, kuri ir izraisījuši ierašanās kavēšanos par 5 stundām un 20 minūtēm, ņemot vērā tiesības uz kompensāciju, kādas ir gaisa kuģu, kuri kavējas, pasažieriem saskaņā ar Regulu Nr. 261/2004.

17 — Skat. spriedumu, 2015. gada 17. septembris, *van der Lans* (C-257/14, EU:C:2015:618, 46. punkts un tajā minētā judikatūra).

48. No pamatlietas faktiem, kādus ir izklāstījusi iesniedzējtiesa, izriet, ka kavēšanās, ko bija izraisījusi tehniska kļūme, notika par 1 stundu un 45 minūtēm. Pēc gaisa kuģa sadursmes ar putnu kavēšanās šo abu notikumu rezultātā notika par 5 stundām un 20 minūtēm. Līdz ar to šī sadursme izraisīja kavēšanos par 3 stundām un 35 minūtēm. Tomēr, ciktāl, kā es izvērtēju iepriekš, gaisa kuģa sadursme ar putnu nav uzskatāma par "ārkārtēju apstākli" Regulas Nr. 261/2004 izpratnē, tad ar kavēšanos, ko izraisīja gaisa kuģa sadursme ar putnu, vien ir pietiekami, lai pamatotu tiesības uz kompensāciju, kādas ir attiecīgā lidojuma gaisa transporta pasažieriem. Līdz ar to, manuprāt, piektais jautājums nav jāizvērtē.

## V – **Secinājumi**

49. Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, es piedāvāju Tiesai sniegt *Obvodní soud pro Prahu 6* (Prāgas 6. rajona tiesa, Čehijas Republika) šādu atbildi:

Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 11. februāra Regulas (EK) Nr. 261/2004, 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 gaisa kuģa sadursme ar putnu, kuras rezultātā ir notikusi kavēšanās par vairāk nekā trīs stundām salīdzinājumā ar sākotnēji plānoto ierašanās laiku, nav "ārkārtējs apstāklis" šīs normas izpratnē un tāpēc nevar atbrīvot apkalpojošo gaisa pārvadātāju no pienākuma izmaksāt kompensāciju.