Judikatūras krājums

ĢENERĀLADVOKĀTA J. TANČEVA [*E. TANCHEV*]
SECINĀJUMI,
sniegti 2018. gada 22. novembrī[1]

Lieta C-501/17

Germanwings GmbH
pret
Wolfgang Pauels

(*Landgericht Köln* (Ķelnes apgabaltiesa, Vācija) lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu)

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – Gaisa transports – Regula (EK) Nr. 261/2004 – Kompensācija pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos – Tiesības saņemt kompensāciju – Atbrīvojums – Jēdziens "ārkārtēji apstākļi" – Svešķermeņu radīts bojājums – Lidmašīnas riepas bojājums, ko izraisījusi uz skrejceļa esoša skrūve

1. Šajā lūgumā sniegt prejudiciālu nolēmumu Tiesai nāksies burtiski līdz sīkumiem aplūkot jēdzienu "ārkārtēji apstākļi" saistībā ar kompensāciju pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu, lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos. Tas tādēļ, ka šajā lietā lidmašīnas riepas bojājumu izraisīja uz attiecīgā lidojuma skrejceļa esoša skrūve (turpmāk tekstā – "konkrētais gadījums").

2. Lūgumā lūgts sniegt Regulas (EK) Nr. 261/2004[2] 5. panta 3. punkta interpretāciju, un to iesniedza *Landgericht Köln* (Ķelnes apgabaltiesa, Vācija) par strīdu starp *W. Pauels* un gaisa pārvadātāju *Germanwings GmbH* saistībā ar to, ka gaisa pārvadātājs atteicās sniegt kompensāciju šim pasažierim, kura lidojums būtiski kavējās.

3. Tās pamatā esošās ekonomiskās intereses ir būtiskas. Atbilstoši statistikai, ko Apvienotās Karalistes Civilās aviācijas iestāde iesniedza Eiropas Komisijai, "aptuveni 30 % no visām sūdzībām" ir saistītas ar ārkārtēju apstākļu radītiem attaisnojumiem un tām tiek patērēti "vairāk nekā 70 % valsts iestāžu resursu"[3]. Līdz ar to jēdziena "ārkārtēji apstākļi" nozīmīgums nevar būt pārspīlēts[4].

I. Atbilstošās tiesību normas

4. Regulas Nr. 261/2004 1., 4., 14. un 15. apsvērums ir formulēti šādi:

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

1 Oriģinālvaloda – angļu.

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 (turpmāk tekstā – "Regula Nr. 261/2004").

3 Skat. Prassl, J., "Exceptionally Unexceptional: C-257/14 Corina van der Lans v KLM and the end of Regulation 261/2004's Exceptional Circumstances Defence", EuCML, 2016, 136. lpp. Autors citē arī aviosabiedrības īpaši "ietiepīgo atteikšanos pilnībā izpildīt savus pienākumus līdz brīdim, kad tā tiek iesūdzēta tiesā".

4 Malenovsky, J., "Regulation 261: Three Major Issues in the Case Law of the Court of Justice of the EU", no: Bobek, M. un Prassl, J. (red.), *EU Law in the Member States: Air Passenger Rights, Ten Years On*, Hart, 2016, 25.–30. lpp.

[..]

(4) Tādēļ Kopienai ir jāpaaugstina ar minēto regulu noteiktie aizsardzības standarti, lai pastiprinātu pasažieru tiesības un nodrošinātu, ka gaisa pārvadātāji strādā liberalizētā tirgū atbilstīgi saskaņotiem nosacījumiem.

[..]

(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 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.

(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 iespējamos pasākumus, lai izvairītos no lidojumu kavēšanās vai atcelšanas."

5. Šīs regulas 5. panta "Atcelšana" 1. un 3. punktā 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, 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."

6. Regulas Nr. 261/2004 7. panta "Tiesības saņemt kompensāciju" 1. punkta a) apakšpunktā ir paredzēts:

"1. Ja ir izdarīta atsauce uz šo pantu, pasažieri saņem kompensāciju šādā apmērā:

a) EUR 250 par visiem lidojumiem 1500 kilometru vai mazākā attālumā;

[..]"

7. Šīs regulas 13. pants "Tiesības uz atlīdzinājumu" ir izteikts šādi:

"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 rašanās fakti un uzdotais prejudiciālais jautājums

8. *W. Pauels* rezervēja pie gaisa pārvadātāja *Germanwings* lidojumu 2015. gada 28. augustā no Dublinas uz Diseldorfu. Ielidošana Diseldorfā bija paredzēta pulksten 14.30 pēc vietējā laika.

9. Taču faktiski lidojums sasniedza Diseldorfu pulksten 17:48 pēc vietējā laika ar ielidošanas kavēšanos vairāk nekā trīs stundas.

10. *Germanwings* iebilst pret *W. Pauels* kompensācijas pieprasījumu, norādot, ka, veicot sagatavošanās darbus pirms strīdīgā lidojuma, vienā no lidojuma izpildei paredzētās lidmašīnas riepām tika konstatēta skrūve. Skrūve bija iedūrusies riepā uz pacelšanās skrejceļa Diseldorfā vai nolaišanās skrejceļa Dublinā iepriekšējā reisa laikā. Šā iemesla dēļ riepu bija nepieciešams nomainīt, tādējādi izraisot lidojuma kavēšanos.

11. *Germanwings* uzskata, ka bojājuma gadījums ir uzskatāms par ārkārtējiem apstākļiem Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē, saskaņā ar kuru tā ir attaisnojama un tādējādi atbrīvojama no pienākuma maksāt kompensāciju.

12. *Amtsgericht Köln* (Ķelnes pirmās instances tiesa, Vācija) atbilstoši prasījumam piesprieda *Germanwings* samaksāt *W. Pauels* kompensāciju 250 EUR apmērā, kā arī procentus 5 % apmērā virs pamatlikmes, kas aprēķināti par laiku no 2015. gada 16. septembra līdz maksājuma veikšanai.

13. Augstāk minētā tiesa atzina par patiesiem *W. Pauels* apstrīdētos *Germanwings* apgalvojumus par cēloni, kas izraisīja novēlotu ielidošanu Diseldorfā, un šajā ziņā pēc būtības norādīja, ka tas neatbrīvo *Germanwings* no tās pienākuma maksāt kompensāciju, jo lidmašīnas riepas bojājums, ko izraisījusi uz skrejceļa esoša skrūve, ir apstāklis, kas ietilpst parastā lidojumu darbībā un ko faktiski ir iespējams kontrolēt. Tas atbilst arī Vācijas likumdevēja priekšstatam, un to apliecina manevrēšanas zonas pārbaude, kuras veikšana ir paredzēta likumā. Gaisa pārvadātāja darbības ietvaros kontrolējamajā jomā ietilpst ne tikai lidojumus izpildošā uzņēmuma ar lidojumiem saistītā darbība šaurākā nozīmē, piemēram, pacelšanās, lidojums un nosēšanās, bet arī visi trešo personu sniegtie un gaisa pārvadātāja izmantotie lidostu pakalpojumi, bez kuriem parasta lidojumu darbība nebūtu iespējama. Pēc *Amtsgericht Köln* (Ķelnes pirmās instances tiesa) domām, to savā 2014. gada 14. novembra rīkojumā *Siewert* (C-394/14, EU:C:2014:2377) ir paskaidrojusi Tiesa.

14. *Germanwings* iesniedza apelācijas sūdzību par *Amtsgericht* spriedumu. Tā norāda, ka pirmās instances tiesa pārāk plaši traktē iespējamo *Germanwings* kontrolēto zonu un neņem vērā, ka Tiesas nolēmumā nav secināts, ka visi trešo personu sniegtie un gaisa pārvadātāja izmantotie lidostas pakalpojumi ietilpst gaisa pārvadātāja lidojumu darbībā.

15. Iesniedzējtiesa norāda, ka augstāk minētais rīkojums lietā *Siewert* esot saistīts ar lidmašīnas bojājumu, ko izraisījis pārvietojams traps, kas tiek piebīdīts pie lidmašīnas, lai nodrošinātu pasažieru iekāpšanu, un līdz ar to attiecoties uz pakalpojuma sniedzēja piesaistīšanu konkrēta lidojuma izpildē, kas bija jāveic gaisa pārvadātājam. Pasažieru iekāpšanas iespēju nodrošināšana to rezervētajam lidojumam ietilpstot gaisa pārvadātāja uzdevumos. Šajā ziņā šīs lietas apstākļi ar to neesot salīdzināmi jau pašos pamatos. Proti, šajā gadījumā lidmašīna esot tikusi nejauši bojāta, izmantojot skrejceļu, ko vienlīdz lielā mērā izmanto visi gaisa pārvadātāji. Tāpēc šī izmantošana esot piederīga vispārējai gaisa satiksmei, un tā nevar tikt uzskatīta par gaisa pārvadātāja konkrētu uzdevumu. Arī skrejceļa tīrīšana neietilpstot gaisa pārvadātāja uzdevumos, un tāpēc *Germanwings* to arī nevarot kontrolēt. Skrejceļa tīrīšana neattiecoties ne uz gaisa pārvadātāja veiktu atsevišķu lidojumu, ne arī uz pasažieru drošu piekļuvi, iekāpšanu un izkāpšanu saistībā ar rezervētā lidojuma veikšanu, bet attiecoties uz lidostu drošību un līdz ar to – uz gaisa satiksmes kopējo drošību.

16. *Germanwings* arī apgalvo, ka tas nevarot piekrist pirmās instances tiesas viedoklim jau tāpēc vien, ka praksē nav iespējams, ka, kaut arī kāds apstāklis padara neiespējamu plānota lidojuma veikšanu, šis apstāklis tomēr nav uzskatāms par "daļu no gaisa pārvadātāja parastās darbības". Principiālā prasība atzīt ārkārtēju apstākļu esamību tehniska defekta gadījumā, proti, to, ka tas ir notikums, kas "nav raksturīgs konkrētā gaisa pārvadātāja parastajai darbībai", tādējādi kļūtu neizpildāma.

17. Ievērojot minēto, *Landgericht Köln* uzskata, ka lēmums par apelācijas sūdzību ir atkarīgs no tā, vai lidmašīnas riepas bojājums, ko izraisījusi uz skrejceļa esoša skrūve, ir ārkārtēji apstākļi Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē. Līdz ar to tā nolēma uzdot Tiesai šādu prejudiciālu jautājumu:

"Vai lidmašīnas riepas bojājums, ko izraisījusi uz skrejceļa esoša skrūve (svešķermeņa radīts bojājums/*FOD*), ir uzskatāms par ārkārtējiem apstākļiem [Regulas (EK) Nr. 261/2004] 5. panta 3. punkta izpratnē?"

III. Tiesvedība Tiesā

18. Rakstveida apsvērumus iesniedza *W. Pauels*, Vācijas un Polijas valdība, kā arī Komisija. Tiesas sēdē, kas notika 2018. gada 17. septembrī, *Germanwings* un augstāk minētās puses (izņemot Polijas valdību) sniedza mutvārdu paskaidrojumus.

IV. Analīze

A. Lietas dalībnieku apsvērumu īss kopsavilkums

19. Pirmkārt, Komisija apgalvo, ka attiecībā uz *pieņemamību* šis lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu var radīt šaubas. Attiecībā uz lūguma saturu Komisija apgalvo, ka lūgums atsaucas uz pušu apgalvojumiem, kurus iesniedzējtiesa ir uzskatījusi par pareiziem, nevis uz konstatētiem faktiem. Komisija uzskata, ka, ja pierādījumu savākšanas pasākumi apstrīdētu faktus, ko iesniedzējtiesa uzskata par pareiziem, lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu varētu nebūt atbilstošs. Katrā ziņā Komisija secina, ka lūgums ir pieņemams.

20. Attiecībā uz *pamatotību W. Pauels* norāda, ka lidmašīnas riepas bojājums, ko izraisījusi uz skrejceļa esoša skrūve, nav ārkārtēji apstākļi. Viņš apgalvo, ka šāds notikums ir raksturīgs gaisa pārvadātāja normālai darbībai. Svešķermeņu esamība uz skrejceļiem ir situācija, kas var rasties katru dienu, gaisa pārvadātāji ļoti labi apzinās šo problēmu un skrejceļa tīrīšana ietilpst lidostas operatoru ikdienas

pienākumos. Viņš piebilst, ka lidmašīnas riepas, kas tiek pakļautas spēcīgam spiedienam, tiek regulāri pārbaudītas, veicot pirmslidojuma pārbaudes, un ka tās ir jāmaina regulāri. Līdz ar to šāds notikums nevar tikt uzskatīts par netipisku gaisa pārvadātāja darbībai, tāpēc arī jēdziens "ārkārtēji apstākļi" ir jāinterpretē šauri.

21. Ja šāds notikums tiktu uzskatīts par netipisku gaisa pārvadātāja darbībai, tas sava rakstura vai cēloņa dēļ būtu jāuzskata par efektīvi kontrolējamu, ņemot vērā to, ka lidostas operatori regulāri pārbauda skrejceļus.

22. Vācijas un Polijas valdība, kā arī Komisija norāda, ka lidmašīnas riepas bojājums, ko izraisījusi uz skrejceļa esoša skrūve, ir "ārkārtēji apstākļi".

23. Saskaņā ar Vācijas valdības teikto risku, kas saistīts ar svešķermeņu esamību uz skrejceļa, gaisa pārvadātājs nevar novērst, un tas to arī nevar kontrolēt. Svešķermeņu esamība ir no gaisa pārvadātāja neatkarīgs cēlonis, un tas nav saistīts ar attiecīgā lidojuma veikšanu – pretēji dažu specifisku lidmašīnas daļu priekšlaicīgiem defektiem, kas radušies, lai gan ir bijusi regulāra tehniskā apkope, kā tas bija lietā *Wallentin-Hermann*[5] un *van der Lans*[6]. Fakts, ka gaisa pārvadātāji arvien biežāk var tikt pakļauti situācijai, kurā riepu ir sabojājis uz skrejceļa esošs svešķermenis, neizslēdz to, ka tas ir ārkārtējs apstāklis, ņemot vērā faktu, ka šādu notikumu biežums nav ņemts vērā kā dalījuma kritērijs[7]. Turklāt Vācijas valdība uzstāj, ka lidostas operators nav pieļāvis nekādus pārkāpumus, kas varētu būt attiecināmi uz konkrēto gaisa pārvadātāju. Šajā gadījumā operators saistībā ar apkopes prasībām un darbību izpildīja savus pienākumus. Ja tiktu ieviesta stingrāka kontrole nekā jau šobrīd ir, tas nopietni kaitētu gaisa satiksmei.

24. Polijas valdība apgalvo, ka tādi bojājumi kā šajā gadījumā, kas radušies tādēļ, ka trešā persona nav izpildījusi savus pienākumus, neietilpst gaisa pārvadātāja normālajā darbībā. Ņemot vērā to, ka tas nevar paredzēt, ka lidostas operators neizpildīs savus pienākumus, gaisa pārvadātājam nav jāņem vērā risks, ka tādēļ var tikt bojāta tā lidmašīna. Šajā ziņā gaisa pārvadātājs var tikt saukts pie atbildības tikai par bojātās lidmašīnas ātru remontu.

25. Saskaņā ar Komisijas teikto konkrētais gadījums nav raksturīgs gaisa pārvadātāja normālai darbībai, un tas to arī nevar kontrolēt. Šajā ziņā tas nav nesaraujami saistīts ar lidmašīnas sistēmas funkcionēšanu – pretēji pārvietojamajiem iekāpšanas trapiem. Šajā ziņā to var salīdzināt ar sadursmi ar putniem, un arī to gaisa pārvadātājs nevar kontrolēt. Šo gaisa pārvadātāja kontroles neesamību apstiprina arī fakts, ka skrejceļu drošība un pārbaude ir lidostas operatoru uzdevums. Visbeidzot fakts, ka incidents notika iepriekšējā lidojuma pacelšanās vai nolaišanās laikā, neizslēdz to, ka tas ir "ārkārtējs apstāklis"[8].

B. Vērtējums

1. Sākotnējās piezīmes

26. Manuprāt, lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu pieņemamība šajā lietā nav aktuāls jautājums, jo tikai Komisija ir aktualizējusi šo jautājumu savās piezīmēs[9] – kas faktiski ir teorētiskas piezīmes –, un Komisija pati secina, ka lūgums katrā ziņā nav nepieņemams. Pirmkārt, sadarbībā starp Tiesu un valsts tiesām jautājumiem saistībā ar Savienības tiesībām ir piemērojams atbilstības pieņēmums[10].

5 Spriedums, 2008. gada 22. decembris (C-549/07, EU:C:2008:771).

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

7 Spriedums, 2017. gada 4. maijs, *Pešková* un *Peška* (C-315/15, EU:C:2017:342).

8 Tas izriet no sprieduma, 2017. gada 4. maijs, *Pešková* un *Peška* (C-315/15, EU:C:2017:342).

9 Turklāt neviena no pusēm neuzskatīja par nepieciešamo aplūkot šo jautājumu Tiesas sēdē.

10 Skat., piemēram, spriedumu, 2008. gada 16. decembris, *Cartesio* (C-210/06, EU:C:2008:723, 67. punkts).

Otrkārt, no Tiesas judikatūras izriet, ka Savienības tiesības neaizliedz iesniedzējtiesai pēc prejudiciālā kārtā pasludināta sprieduma no jauna uzklausīt puses un/vai īstenot jaunus pierādījumu vākšanas pasākumus, kas varētu tai likt grozīt faktiskos un juridiskos konstatējumus, ko tā ir izdarījusi lūgumā sniegt prejudiciālu nolēmumu, ja vien iesniedzējtiesa nodrošina Tiesas sniegtās Savienības tiesību interpretācijas pilnīgu iedarbību [11].

27. Ciktāl tas attiecas uz pamatotību, iesniedzējtiesa tās lēmumā par prejudiciāla jautājuma uzdošanu uzskata, ka šajā lietā pastāv ārkārtēji apstākļi. Iesniedzējtiesa jau vairākos procesos pirms šā strīda izskatīšanas ir lēmusi, ka lidmašīnas riepas bojājums vai cits tehnisks defekts, ko izraisījušas uz skrejceļa esošas sīkas lietas, piemēram, naglas vai tamlīdzīgi priekšmeti, ir ārkārtējs apstāklis, kas atbrīvo gaisa pārvadātāju no pienākuma izmaksāt pasažieriem kompensāciju.

28. Es secinu, ka šī pieeja ir pareiza [12]. Savā analīzē es jo īpaši aplūkošu Tiesas judikatūru un ārkārtēju apstākļu jēdzienu saistībā ar tehniskām problēmām. Pēc tam es piemērošu Tiesas divu daļu pārbaudi: i) problēmai jābūt attiecināmai uz gadījumu, kas nav raksturīgs konkrētā gaisa pārvadātāja normālai darbībai; un ii) tās rakstura un izcelsmes dēļ gaisa pārvadātājs to nevar kontrolēt. Visbeidzot es aplūkošu iespējamo pasākumu papildu nosacījumu un izvairīšanos no ārkārtējiem apstākļiem vai to novēršanu. Es secināšu, ka lidmašīnas riepas bojājums, ko izraisījusi uz skrejceļa esoša skrūve, Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē *ietilpst* "*ārkārtēju apstākļu*" jēdzienā.

29. Es uzskatu, ka ir jo īpaši būtiski, ka Tiesa precizē šo jautājumu, jo Vācijā (un arī citās dalībvalstīs [13]) valsts judikatūrā nav vienprātības, vai tāds gadījums kā šajā lietā būtu uzskatāms par "ārkārtējiem apstākļiem" šīs tiesību normas izpratnē.

30. Piemēram, Vācijā dažādas pirmās instances tiesas un iesniedzējtiesas dažādās palātas [14] (kas izriet no Tiesas nolēmuma par pārvietojamo iekāpšanas trapu lietā *Siewert* [15]) ir uzskatījušas pretēji un ir lēmušas, ka tādā lietā kā šī nepastāv "ārkārtēji apstākļi".

31. Šī jautājuma precizēšana līdz ar to ir būtiska, skatoties no praktiskās puses, un veicinās gan pasažieru, gan gaisa pārvadātāju tiesisko drošību.

32. Tiesai jau ir bijušas vairākas iespējas interpretēt Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punktu. Šo lietu īss apraksts ir šāds.

33. Lietā *Pešková* un *Peška* [16], kas ir jo īpaši attiecināma uz šo lietu, Tiesa lēma, ka lidmašīnas sadursme ar putnu, kā arī tās radītie bojājumi nav nesaraujami saistīti ar lidmašīnas darbību un to rakstura vai cēloņa dēļ nav tipiski attiecīgā gaisa pārvadātāja normālai darbībai un turklāt ir ārpus tā faktiskās kontroles – līdz ar to šāda sadursme ir uzskatāma par ārkārtējiem apstākļiem.

34. Lietā *McDonagh* [17] Tiesa šajā jēdzienā iekļāva arī gaisa telpas slēgšanu Islandes vulkāna Eijafjatlajekitla [*Eyjafjallajökull*] izvirduma dēļ.

11 Spriedums, 2016. gada 5. jūlijs, *Ognyanov* (C-614/14, EU:C:2016:514, 30. punkts un rezolutīvās daļas 2) punkts).

12 Saistībā ar ārkārtēju apstākļu jēdzienu skat. Milner, A., "Regulation EC 261/2004 and "Extraordinary Circumstances"", *Air & Space Law*, 34, Nr. 3 (2009), 215.–220. lpp.; van der Wijngaart, T., "van der Lans v. KLM and "Extraordinary Circumstances"", *Air & Space Law*, 41, Nr. 1 (2016), 59.–62. lpp.; Michel, V., "Commentaires: Une grève sauvage ne constitue pas une circonstance extraordinaire exonérant le transporteur", Europe, Nr. 6, 2018. gada jūnijs, 22.–23. lpp.; Flöthmann, M., "Verbraucherschutz: Ausgleichszahlungen nach Flugausfall trotz "wilden Streiks" des Flugpersonals (Anmerkung)", EuZW, 2018, 457; Herrmann, C., "Entschädigung der Fluggäste bei "wildem Streik" – das TUIfly-Urteil des EuGH", RRa, 3/2018, 102. lpp.; Führich, E., "Innenbetrieblicher "wilder Streik" als außergewöhnlicher Umstand der Fluggastrechte-Verordnung", *Monatsschrift für Deutsches Recht*, 13/2018.

13 Tas arī izriet no Prassl, J., "Tackling Diversity Through Uniformity?", Bobek, M., un Prassl, J., minēts iepriekš, 335. lpp., van der Wijngaart, T., minēts iepriekš, Führich, E., minēts iepriekš, un Politis, A., "Rechtsprechung: Anmerkung – Pešková u. Peška", NJW, 37/2017, 2669. lpp.

14 T. i. *Landgericht Köln* (Ķelnes apgabaltiesa) 24. civillietu palāta.

15 Rīkojums, 2014. gada 14. novembris, *Siewert* (C-394/14, EU:C:2014:2377).

16 Spriedums, 2017. gada 4. maijs (C-315/15, EU:C:2017:342).

17 Spriedums, 2013. gada 31. janvāris (C-12/11, EU:C:2013:43).

35. Savukārt lietā *van der Lans*[18] Tiesa lēma, ka tāda pēkšņi radusies tehniska problēma, kuras pamatā nav nepilnīga apkope un kura turklāt nav konstatēta regulārajās apkopes pārbaudēs, neietilpst jēdzienā "ārkārtēji apstākļi" 5. panta 3. punkta izpratnē.

36. Lietās *Wallentin-Hermann*[19] un *Sturgeon* u.c.[20] Tiesa secināja, ka lidmašīnai radusies tehniska problēma neietilpst šajā jēdzienā, ja vien tā nav radusies tādu gadījumu dēļ, kas sava rakstura vai cēloņa dēļ nav tipiski attiecīgā gaisa pārvadātāja normālai darbībai un ir ārpus tā faktiskās kontroles.

37. Lietā *Siewert*[21] Tiesa lēma, ka situācija, proti, lidostas pārvietojamā iekāpšanas trapa sadursme ar lidmašīnu, nevar tikt kvalificēta kā "ārkārtējs apstāklis". Šai lietai es pievērsīšos arī vēlāk.

2. Ārkārtēju apstākļu jēdziens saistībā ar tehniskām problēmām

38. Pirmkārt, ir svarīgi atzīmēt, ka šis jēdziens Regulā Nr. 261/2004 nav nedz definēts, nedz skaidri noteikts.

39. Atbildot uz šo, Tiesa ir noteikusi noteikumu izņēmuma principu: tehniskie defekti vienmēr ietilpst gaisa pārvadātāja darbības riskā, jo tie ir daļa no normālas darbības, un tikai izņēmuma gadījumos tos var uzskatīt par ārkārtējiem apstākļiem (principā, kad tie nav tipiski gaisa pārvadātāja normālai darbībai un ir ārpus tā kontroles).

40. Lietā *Pešková* un *Peška*[22] Tiesa ir norādījusi, ka lidojuma atcelšanas vai ilgas, proti, trīs vai vairāk stundu ilgas, kavēšanās gadījumā, Savienības likumdevējs ir paredzējis gaisa pārvadātājiem Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punktā paredzētos pienākumu sniegt pasažieriem kompensāciju. Piemēram, atkāpjoties no 5. panta 1. punkta, šīs regulas 14. un 15. apsvērumā, kā arī 5. panta 3. punktā ir noteikts, ka 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 kavēšanos ir izraisījuši ārkārtēji apstākļi, no kuriem nevarētu izvairīties pat tad, ja tiktu veikti visi iespējamie pasākumi. Tādēļ 5. panta 3. punkts ir jāinterpretē šauri[23].

41. Tiesa ir lēmusi, ka "nevar izslēgt, ka tehniskas problēmas ietilpst šajos ārkārtējos apstākļos, ja to cēlonis ir notikumi, kas *nav raksturīgi* attiecīgā gaisa pārvadātāja normālai darbībai un *pār kuriem viņam nav faktiskas kontroles*. Tā, piemēram, var būt situācijā, kad attiecīgā gaisa pārvadātāja flotē ietilpstošo lidaparātu konstruktors vai kompetentā iestāde atklāj, ka tiem, lai gan tie jau ir ekspluatācijā, ir slēpti ražošanas defekti, kas ietekmē lidojumu drošību. Tāpat var būt gadījumā, kad gaisakuģu kaitējuma cēlonis ir sabotāža vai terorisms"[24].

42. Konkrētais gadījums (un bojājumi) ietilpst tehnisko problēmu kategorijā un līdz ar to arī ietilpst "negaidīt[os] lidojuma drošības trūkum[os]", kas minēti Regulas Nr. 261/2004 14. apsvērumā.

18 Spriedums, 2015. gada 17. septembris (C-257/14, EU:C:2015:618).

19 Spriedums, 2008. gada 22. decembris (C-549/07, EU:C:2008:771).

20 Spriedums, 2009. gada 19. novembris (C-402/07 un C-432/07, EU:C:2009:716).

21 Rīkojums, 2014. gada 14. novembris (C-394/14, EU:C:2014:2377).

22 Spriedums, 2017. gada 4. maijs (C-315/15, EU:C:2017:342, 19. un nākamie punkti). Skat. arī Wienbracke, M., "Verbraucherrecht: Ausgleichsleistungen bei Flugverspätung nach Kollision des Flugzeugs mit einem Vogel", EuZW, 2017, 571. lpp.

23 Spriedums, 2008. gada 22. decembris, *Wallentin-Hermann* (C-549/07, EU:C:2008:771, 20. punkts).

24 Spriedums, 2008. gada 22. decembris, *Wallentin-Hermann* (C-549/07, EU:C:2008:771, 26. punkts) (mans izcēlums).

43. Šajā gadījumā runa nav par slēptu ražošanas defektu, kas ietekmē lidojumu drošību, un tas ir tikai viens no tehniskas problēmas piemēriem, ko Tiesa ir uzskatījusi par tādu, kas varētu būt "ārkārtējs apstāklis" (spriedumi *Wallentin-Hermann* un *van der Lans* [25]).

44. Taču es piekrītu Komisijai, ka iepriekš minētā judikatūra ir jāinterpretē tā, ka Tiesa, sniedzot slēpta ražošanas defekta piemēru, tikai vēlējās precizēt, ka tehniskie defekti, kas rodas no gadījumiem, kuri ir ārpus konkrētā gaisa pārvadātāja kontroles, būtu jāuzskata par ārkārtas apstākļiem.

45. Patiesi, kā norādīja Vācijas valdība, Tiesa lietā *McDonagh* [26] lēma, ka "ikdienas valodā frāze "ārkārtēji apstākļi" burtiski nozīmē apstākļus, kuri "nav ikdienišķi". Gaisa pārvadājumu kontekstā tā nozīmē notikumu, kas nav raksturīgs attiecīgā gaisa pārvadātāja normālai darbībai un tā rakstura vai izcelsmes dēļ ir ārpus šī pārvadātāja faktiskās kontroles. Citiem vārdiem, tie – neatkarīgi no to rakstura vai smaguma – ir visi tie apstākļi, kurus gaisa pārvadātājs nav spējīgs kontrolēt".

46. Turklāt to pamato arī Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta *travaux préparatoires*. To gaitā termins "force majeure" tika aizstāts ar terminu "ārkārtēji apstākļi". Kā norādīts Padomes paziņojumā Kopējā nostājā, šī izmaiņa tika veikta juridiskās skaidrības nodrošināšanai [27].

47. No iepriekš minētā izriet, ka Tiesas mērķis nebija ierobežot terminu "ārkārtēji apstākļi", lai tajos iekļautu tehniskos defektus tikai tad, kad to cēlonis ir līdzīgs slēptam ražošanas defektam.

48. Tiesas līdzšinējā judikatūra par tehniskām problēmām kā ārkārtējiem apstākļiem saskaņā ar Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punktu ir izveidojusi divu posmu pārbaudi: i) problēmai jābūt attiecināmai uz gadījumu – kā, piemēram, gadījumiem, kuri noteikti šīs regulas 14. apsvērumā, – kas nav raksturīgs konkrētā gaisa pārvadātāja normālai darbībai (pirmā daļa); un ii) tās rakstura un izcelsmes dēļ gaisa pārvadātājs to nevar kontrolēt (otrā daļa). Ir jānorāda, ka šīs divas daļas (nosacījumi) ir jāvērtē katrā konkrētajā gadījumā un ka tās ir kumulatīvas [28]. Turpmāk es aplūkošu abas daļas.

a) Raksturīgums

49. Attiecībā uz pirmo daļu, kas minēta iepriekšējā punktā (raksturīgums), ir jāpatur prātā, ka Tiesa īstenoja ierobežojošu pieeju saistībā ar aizstāvības pieejamību tehnisku problēmu gadījumā tās *Wallentin-Hermann* [29] lietu judikatūrā.

50. Visas puses (izņemot *W. Pauels*) atzīst, ka konkrētais gadījums (t.i., lidmašīnas riepas bojājums, ko izraisījusi uz skrejceļa esoša skrūve) nav raksturīgs konkrētā gaisa pārvadātāja normālai darbībai.

51. Lietā *Pešková* un *Peška* [30] Tiesa secināja, ka "par ārkārtēju apstākli nav uzskatāms lidmašīnas detaļu priekšlaicīgs bojājums, jo šāds defekts ir nesaraujami saistīts ar lidmašīnas darbību. Šāds nejaušs notikums nav ārpus attiecīgā gaisa pārvadātāja kontroles, jo tieši tam ir jānodrošina lidmašīnu, kuras tas izmanto savas saimnieciskās darbības veikšanai, apkope un funkcionēšana".

25 Spriedumi, 2008. gada 22. decembris, *Wallentin-Hermann* (C-549/07, EU:C:2008:771, 26. punkts), un 2015. gada 17. septembris, *van der Lans* (C-257/14, EU:C:2015:618, 38. un nākamie punkti). Saistībā ar otro lietu skat. Apelācijas tiesas (Anglija un Velsa) spriedumu lietā *Huzar v. Jet2.com Limited* [2014] EWCA, civ. 791 (par elektroinstalācijas defektu degvielas vārsta shēmā). Skat. arī van der Wijngaart, T., minēts iepriekš.

26 Spriedums, 2013. gada 31. janvāris (C-12/11, EU:C:2013:43, 29. punkts).

27 Skat. manus secinājumus apvienotajās lietās *Krüsemann* u.c. (C-195/17, no C-197/17 līdz C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, no C-278/17 līdz C-286/17 un no C-290/17 līdz C-292/17, EU:C:2018:243, 57. punkts).

28 Spriedums, 2018. gada 17. aprīlis, *Krüsemann* u.c. (C-195/17, no C-197/17 līdz C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, no C-278/17 līdz C-286/17 un no C-290/17 līdz C-292/17, EU:C:2018:258, 34. punkts). Tiesa tur arī norāda, ka šajā regulas preambulas apsvērumā minētie apstākļi noteikti un automātiski nav iemesli atbrīvojumam no Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunktā paredzētā pienākuma izmaksāt kompensāciju.

29 Spriedums, 2008. gada 22. decembris (C-549/07, EU:C:2008:771).

30 Spriedums, 2017. gada 4. maijs (C-315/15, EU:C:2017:342, 23. punkts un tajā minētā judikatūra).

52. Taču sprieduma nākamajā punktā (24. punktā) tā lēma, ka "lidmašīnas sadursme ar putnu, kā arī šīs sadursmes rezultātā iespējami radītais bojājums, tā kā tie nav nesaraujami saistīti ar lidmašīnas darbību, to veida vai iemesla dēļ nav raksturīgi attiecīgā gaisa pārvadātāja parastai darbībai un ir ārpus tā faktiskās kontroles. Līdz ar to minētā sadursme ir kvalificējama par "ārkārtēju apstākli" Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē".

53. Es uzskatu, ka šī sprieduma pamatā esošie fakti un šīs lietas konkrētie fakti ir salīdzināmi. Lai gan konkrēto gadījumu var salīdzināt ar sadursmi ar putniem (*Pešková* un *Peška*[31]), es uzstāju uz to, ka to nevar salīdzināt ar lidostas pārvietojamā iekāpšanas trapa sadursmi ar lidmašīnu (*Siewert*[32]).

54. Tiesas ieskatā, noteicošais lietā *Siewert* bija tas, ka trapi ir obligāti izmantojami pasažieru gaisa pārvadāšanas kontekstā, un tieši tā ir noteicošā atšķirība starp to lietu un šajā lietā esošo riepas bojājumu, ko izraisījis svešķermenis uz skrejceļa.

55. Pretēji lidostas pārvietojamajam iekāpšanas trapam, ko gaisa pārvadātāji izmanto, lai nodrošinātu pasažieru iekāpšanu un izkāpšanu, skrūve bija uz skrejceļa, un gaisa pārvadātājs par to nezināja, kā arī tas bija neatkarīgi no viņa gribas un pretēji tai.

56. Kā norādīja Komisija, šie objekti var izraisīt bojājumus, taču tas ir ārpus attiecīgā gaisa pārvadātāja parastās darbības jomas.

57. Taisnība, ka skrejceļa izmantošana nepārprotami ietilpst gaisa pārvadātāja parastajā darbības jomā, un to arī vairākas reizes ir norādījis *W. Pauels*. Taču tas pats par sevi nav izšķirošs. Patiesi, gaisa telpas izmantošana ietilpst gaisa pārvadātāja parastajā darbības jomā, taču Tiesa lēma, ka sadursme ar putnu ir ārkārtēji apstākļi: tā nav nesaraujami saistīti ar lidmašīnas darbību.

58. Var secināt, ka uz skrejceļa esošas skrūves arī nav nesaraujami saistītas ar lidmašīnas darbību. Gluži pretēji, ir jāizvairās no skrūvju un citu svešķermeņu esamības uz skrejceļa, jo tie rada ievērojamus drošības riskus un lidmašīnai nevajadzētu nonākt saskarsmē ar šādiem objektiem.

59. Turklāt *W. Pauels* būtībā apgalvoja, ka konkrētais gadījums ir bieža un izplatīta problēma, un līdz ar to tā nav uzskatāma par ārkārtējiem apstākļiem.

60. No lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu izriet, ka situācija, kurā lidmašīnas riepa ir bojāta pacelšanās vai nolaišanās laikā ar skrūvi vai citu salīdzināmu svešķermeni, kas atrodas uz skrejceļa, nav pārāk reta. Manuprāt, tas nenozīmē, ka gadījuma biežums būtu jāuzskata par ierobežojošu/dalījuma kritēriju.

61. Līdzīgu argumentāciju lietā *Pešková* un *Peška*[33] izteica ģenerāladvokāts Ī. Bots [*Y. Bot*]. Viņš apgalvoja, ka šādi gadījumi (sadursme ar putnu) nevar tikt uzskatīti par ārkārtējiem apstākļiem, jo lidmašīnas sadursmes ar putniem notiek bieži un tā ir zināma parādība dažādiem gaisa transporta saimnieciskās darbības veicējiem. Taču Tiesa nepiekrita šim pamatojumam un secināja, ka, lai gan ir šie argumenti, sadursmes ar putniem ir ārkārtēji apstākļi.

62. No iepriekš minētā izriet, ka konkrētais gadījums nav raksturīgs konkrētā gaisa pārvadātāja normālai darbībai.

31 Spriedums, 2017. gada 4. maijs (C-315/15, EU:C:2017:342).

32 Rīkojums, 2014. gada 14. novembris (C-394/14, EU:C:2014:2377).

33 Ģenerāladvokāta Ī. Bota secinājumi lietā *Pešková* un *Peška* (C-315/15, EU:C:2016:623).

b) Kontrole

63. Ciktāl tas attiecas uz pārbaudes otro daļu (kontroli), es uzskatu, ka šajā lietā gaisa pārvadātājs, kura lidmašīnas riepa ir cietusi bojājumus uz skrejceļa esoša svešķermeņa dēļ, ir saskārusies ar gadījumu, kas ir ārpus tā kontroles.

64. Iemesls tam ir tas, ka skrejceļu apkope un tīrīšana ir lidostas operatora, nevis gaisa pārvadātāja pienākums.

65. Kā iesniedzējtiesa jau ir atzinusi tās 2016. gada 19. janvāra spriedumā [34], saistībā ar Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punktu 14. apsvērumā Savienības likumdevējs ir tikai sniedzis ārkārtēju apstākļu piemērus, un uzskaitītie piemēri norāda uz to, ka tie ir faktori, kas rodas ārpus gaisa pārvadātāja organizatoriskās un tehniskās atbildības, un tas tos nevar ietekmēt un līdz ar to arī novērst. Tie ir ārpus arī t.s. darbības riska, kuram ir pakļautas lidmašīnas. Tā kā manevrēšanas zonu drošība un pārbaudes ietilpst attiecīgā lidostas operatora kompetencē un tās regulāri pārbauda, vai tajās neatrodas svešķermeņi, gaisa pārvadātāji paši nevar ietekmēt šādu pārbaužu veikšanu un skaitu un arī nedrīkst tādas veikt (viņiem nav arī līdzekļu šādu pārbaužu veikšanai).

66. Iesniedzējtiesa faktiski uzskata, ka svešķermeņu atrašanās manevrēšanas zonās ir risks, ko gaisa pārvadātāji nevar kontrolēt, un līdz ar to – atšķirībā no noteiktu lidmašīnas detaļu priekšlaicīga bojājuma, kas radies neatkarīgi no regulāri veiktas apkopes, – ir uzskatāms par ārēju ietekmējošu notikumu [35].

67. Jebkurā gadījumā es piekrītu iesniedzējtiesai, ka svešķermeņi uz skrejceļiem, kas izraisa bojājumus lidmašīnai, ir jāklasificē kā ārkārtēji apstākļi Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē.

68. Kā norādīja Polijas valdība, skrejceļu stāvokļa uzraudzība ir lidostas operatora, nevis gaisa pārvadātāja pienākums. Līdz ar to bojājums lidmašīnas daļai, ko izraisījis svešķermenis, varētu, lielākais, būt iznākums tam, ka lidostas operators nav kārtīgi veicis savus pienākumus.

69. Lidostas operatora pienākums izriet no Komisijas Regulas (ES) Nr. 139/2014 [36], kā arī no piemērojamiem valsts tiesību aktiem.

70. Šīs regulas IV pielikumā "C apakšdaļa – lidlauka apkope (ADR.OPS.C)" daļā "ADR.OPS.C.010 Segums, citas zemes virsmas un drenāža" ir paredzēts, ka "a) Lidlauka ekspluatants inspicē visu kustības zonu virsmas, tostarp segumus (skrejceļu, manevrēšanas ceļus un peronus), piegulošās zonas un drenāžu, lai lidlauka profilaktiskās un korektīvās apkopes programmas ietvaros regulāri izvērtētu to stāvokli", un "b) Lidlauka ekspluatants: 1) nodrošina visu kustības zonu virsmu apkopi, lai uz tām neatrastos objekti/atlūzas, kas varētu izraisīt gaisa kuģa bojājumu vai pasliktināt gaisa kuģu sistēmu darbību; 2) nodrošina skrejceļu, manevrēšanas ceļu un peronu virsmas apkopi, lai novērstu bīstamu virsmas bojājumu veidošanos".

71. Es uzskatu (tāpat kā iesniedzējtiesa), ka svešķermeņi, kas atrodas uz skrejceļiem, skrūves, naglas vai citas sīkas detaļas, nekalpo lidojumu darbībai, bet gan rada drošības apdraudējumu. Tas, ka tās ir nokļuvušas uz skrejceļa, ir nejauši radies notikums, ko gaisa pārvadātājs vienkārši nevarēja paredzēt un ko uzņēmuma darbības jomas ietvaros tas arī nevar kontrolēt. Tāpat kā putnu atbaidīšanas pasākumi, kuru mērķis ir novērst sadursmes ar putniem, skrejceļa nodrošināšanas pasākumi saistībā ar tajā nokļuvušiem svešķermeņiem attiecas nevis uz kāda gaisa pārvadātāja īstenotu atsevišķu lidojumu vai

34 Lieta 11 S 389/14.

35 Tā uzskata, ka, tā kā šādi gadījumi nav raksturīgi lidojuma normālā darbībā un ir ārpus gaisa pārvadātāja kontroles, tie ir jāklasificē kā ārēji ietekmējoši notikumi/apstākļi.

36 2014. gada 12. februāra Regula, ar ko nosaka prasības un administratīvās procedūras saistībā ar lidlaukiem atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008 (OV 2014, L 44, 1. lpp.).

arī uz pasažieru drošu iekāpšanu un izkāpšanu saistībā ar rezervētā lidojuma veikšanu, bet gan uz lidostu drošību un līdz ar to gaisa satiksmes kopējo drošību. Tāpēc tie principā neietilpst atsevišķa gaisa pārvadātāja atbildības jomā, bet lidostu ekspluatantiem ir pienākums attiecīgajā gadījumā novērtēt nepieciešamību pēc atbilstīgiem pasākumiem un izvēlēties piemērotus un efektīvus līdzekļus [37].

72. *W. Pauels* apgalvo, ka lidmašīnas riepas tiek pakļautas spēcīgam spiedienam pie pacelšanās un nolaišanās, tās tiek regulāri pārbaudītas, veicot pirmslidojuma pārbaudes, un ka tās gaisa pārvadātājam ir jāmaina regulāri [38], un ka šo iemeslu dēļ konkrētajam gadījumam nebūtu jābūt klasificētam kā ārkārtējiem apstākļiem.

73. Tomēr es uzskatu, ka no iepriekš minētā argumenta neizriet tas, ka konkrētais gadījums būtu jāuzskata par raksturīgu attiecīgā gaisa pārvadātāja parastai darbībai un/vai tā kontroles robežās.

74. Līdzīgi Tiesas secinājumiem lietā *Pešková* un *Peška* [39] attiecībā uz sadursmi ar putniem skrūves esamība uz skrejceļa, kā rezultātā ir radīti bojājumi lidmašīnai, ir ārpus gaisa pārvadātāja darbības, jo tam nav nekāda sakara ar spēcīgo spiedienu un prasībām lidmašīnas pacelšanās un nolaišanās laikā. No konkrētā gadījuma nebūtu bijis iespējams izvairīties, nomainot riepas tad, kad tās ir nokalpojušas savu laiku, pat pavisam jauna riepa var iegūt bojājumus no skrūves, kas atrodas uz skrejceļa.

75. Līdz ar to, pretēji *W. Pauels* argumentiem rakstveida apsvērumos, šo lietu nevar salīdzināt ar *Siewert* [40] lietu.

76. Varētu būt lietderīgi norādīt uz *Bundesgerichtshof* (Augstākā federālā tiesa, Vācija) pieeju saistībā ar to, kas ietilpst gaisa pārvadātāja normālas darbības jomā (spriedumā par lietu, kurā runa bija par sadursmēm ar putniem) [41]. *Bundesgerichtshof* (Augstākā federālā tiesa, Vācija) nosprieda, ka tas neietilptu šajā jomā, ja pieņemtais pasākums nodrošina *gaisa transporta funkcionēšanu kopumā*. Līdz ar to tas ir gaisa satiksmes drošības pasākums, nevis pasākums, kas būtu jāveic konkrētajam gaisa pārvadātājam. Saskaņā ar *Bundesgerichtshof* teikto pasākumi, kuri skar vienas lidmašīnas pakalpojumus vai darbību, ietilpst konkrētā gaisa pārvadātāja darbības jomā (piem., arī pasažieru pārvadāšanā), bet pasākumi, kuri neskar konkrētas lidmašīnas darbību, ir pasākumi, kurus var uzskatīt par ārkārtējiem apstākļiem, ciktāl tie neietilpst konkrētā gaisa pārvadātāja darbības jomā.

77. Līdz ar to šajā lietā pasākumi, kurus varēja veikt nolūkā izvairīties no konkrētās riepas bojājuma, kas aplūkots pamatlietā, bija ārpus gaisa pārvadātāja kontroles. Turklāt pasākumi, kurus lidostas operators varēja veikt, neskar konkrēta lidojuma veikšanu, bet drīzāk nodrošina gaisa satiksmes plūsmu attiecīgajā lidostā. Skrejceļi netiek uzturēti kādam specifiskam lidojumam. Tie tiek uzturēti nolūkā nodrošināt vienmērīgu gaisa satiksmi kopumā.

78. Visbeidzot es uzskatu (tāpat kā Komisija), ka "ārkārtēju apstākļu" kvalificēšana šajā lietā ir pamatota ar Regulas Nr. 261/2004 mērķi nodrošināt lidmašīnu pasažieru augsta līmeņa aizsardzību, tādēļ gaisa pārvadātāji nav jāstimulē atturēties veikt saistībā ar šādu svešķermeņa izraisītu tehnisku defektu nepieciešamos pasākumus, savu lidojumu grafika saglabāšanu un punktualitāti nostādot augstāk par lidojumu drošību [42].

37 Es šeit citēju arī *Landgericht Darmstadt* (Darmštates apgabaltiesa, Vācija) spriedumu saistībā ar iesūktas skrūves izraisītu bojājumu (skat. BeckRS 2014, 23957). Turklāt no lēmuma par prejudiciāla jautājuma uzdošanu izriet, ka esošās tehniskās sistēmas, kas paredzētas skrejceļa kontrolei un tajā esošo svešķermeņu aizvākšanai, (vēl) nav pietiekami attīstītas un tāpēc nespēj sniegt drošu aizsardzību. No meteoroloģiskajiem apstākļiem neatkarīga drošības sistēma, kas nākotnē pastāvīgi kontrolēs, vai uz skrejceļiem nav svešķermeņu, un bīstamības gadījumā signalizēs, jau vairākus gadus atrodas izstrādāšanas stadijā.

38 Šajā ziņā skat. šo secinājumu 20. punktu.

39 Spriedums, 2017. gada 4. maijs (C-315/15, EU:C:2017:342).

40 Rīkojums, 2014. gada 14. novembris (C-394/14, EU:C:2014:2377).

41 BGH, NJW 2014, 861; VRR 2014, 100; NJW-RR 2015, 111.

42 Skat. spriedumu, 2017. gada 4. maijs, *Pešková* un *Peška* (C-315/15, EU:C:2017:342, 25. punkts).

79. No iepriekš minētā izriet, ka konkrētais gadījums ir izturējis pārbaudi un tas ir gadījums, kas ir ārpus gaisa pārvadātāja faktiskās kontroles.

3. Iespējamie pasākumi nolūkā izvairīties no ārkārtējiem apstākļiem

80. Atbilstoši Tiesas judikatūrai [43], "tā kā visi ārkārtējie apstākļi neatbrīvo no pienākuma, tam, kas vēlas uz tiem atsaukties, turklāt ir jāpierāda, ka 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. [..] tam ir jāpierāda, ka, pat veltot visu tā rīcībā esošo personālu vai materiālus un finanšu līdzekļus, tas acīmredzami nebūtu varējis, neuzņemoties attiecīgajā brīdī uzņēmuma spējām neatbilstošus upurus, novērst, ka ārkārtējie apstākļi, kas to skar, izraisa lidojuma atcelšanu" (mans izcēlums).

81. Uzdotais prejudiciālais jautājums tieši neattiecas uz iespējamo pasākumu papildu nosacījumu un izvairīšanos no ārkārtējiem apstākļiem vai to novēršanu.

82. Taču, ņemot vērā to, ka iesniedzējtiesai būs jāvērtē, vai šajā lietā gaisa pārvadātāju var uzskatīt par tādu, kurš ir veicis visus situācijai atbilstošos pasākumus, es uzskatu, ka, lai sniegtu iesniedzējtiesai atbilstošu atbildi nolūkā piemērot Savienības tiesības strīdā, ko tā izskata, ir svarīgi aplūkot arī šo nosacījumu [44].

83. Tiesa ir lēmusi, ka "apstāklis, ka valsts tiesa prejudiciālo jautājumu ir izteikusi, formāli atsaucoties uz noteiktām Savienības tiesību normām, neliedz Tiesai sniegt šai tiesai visus interpretācijas elementus, kas tai var būt noderīgi, izspriežot izskatāmo lietu, neatkarīgi no tā, vai minētā tiesa savu jautājumu formulējumā uz tiem ir vai nav atsaukusies. Šajā ziņā Tiesai no visas valsts tiesas iesniegtās informācijas un tostarp no lēmuma par prejudiciālu jautājumu uzdošanu pamatojuma ir tiesības nošķirt tos Savienības tiesību elementus, kuriem ir nepieciešama interpretācija, ņemot vērā strīda priekšmetu" [45].

84. Tiesas judikatūrā ir pieņemts individualizēts un elastīgs iespējamo pasākumu jēdziens [46], un "ir jāņem vērā tikai tie pasākumi, kuri [gaisa pārvadātājam] tik tiešām var būt jāveic, *izslēdzot pasākumus, kuri ietilpst tādu trešo personu, piemēram, lidostu pārvaldītāju vai kompetento gaisa satiksmes dispečeru, kompetencē*" [47].

85. Valsts tiesai līdz ar to "ir jāizvērtē, vai tostarp tehniskajā un administratīvajā līmenī attiecīgajam gaisa pārvadātājam patiešām bija iespējams tieši vai netieši veikt preventīvus pasākumus, lai samazinātu vai pat novērstu [riepu bojājumus, kas radušies uz skrejceļa esošu svešķermeņu dēļ]" [48].

86. No iepriekš minētajiem apsvērumiem izriet, ka Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkts jāinterpretē tā, ka lidmašīnas riepas bojājums, ko izraisījusi uz skrejceļa esoša skrūve, šīs tiesību normas izpratnē ietilpst "ārkārtēju apstākļu" jēdzienā.

87. Ņemot vērā iepriekš minēto, vēlos norādīt, ka ārkārtējs apstāklis nav jebkuras riepas nomaiņa: ir nepieciešams nošķirt riepas bojājumu šajā lietā no tādiem bojājumiem, kas radušies parastas nolietošanās dēļ – tādējādi pēdējais gadījums netiktu uzskatīts par ārkārtēju apstākli.

43 Spriedums, 2011. gada 12. maijs, Eglītis un Ratnieks (C-294/10, EU:C:2011:303, 25. punkts).

44 Skat. spriedumu, 1978. gada 28. jūnijs, *Simmenthal* (70/77, EU:C:1978:139, 57. punkts).

45 Spriedums, 2016. gada 29. septembris, *Essent Belgium* (C-492/14, EU:C:2016:732, 43. punkts).

46 Spriedums, 2011. gada 12. maijs, Eglītis un Ratnieks (C-294/10, EU:C:2011:303, 30. punkts).

47 Spriedums, 2017. gada 4. maijs, *Pešková* un *Peška* (C-315/15, EU:C:2017:342, 43. punkts) (mans izcēlums).

48 Spriedums, 2017. gada 4. maijs, *Pešková* un *Peška* (C-315/15, EU:C:2017:342, 44. punkts).

V. Secinājums

88. Šo iemeslu dēļ iesaku Tiesai uz *Landgericht Köln* (Ķelnes apgabaltiesa, Vācija) uzdoto prejudiciālo jautājumu atbildēt šādi:

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, 5. panta 3. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka lidmašīnas riepas bojājums, ko izraisījusi uz skrejceļa esoša skrūve, šīs tiesību normas izpratnē ietilpst "ārkārtēju apstākļu" jēdzienā.