TIESAS SPRIEDUMS (ceturtā palāta)

2020. gada 11. jūnijā*

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – Aviopārvadājumi – Regula (EK) Nr. 261/2004 – 5. panta 3. punkts – 7. panta 1. punkts – Kompensācija pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos – Atbrīvošana – Jēdziens "ārkārtēji apstākļi" – "Problemātiskas uzvedības pasažieri" (*unruly passengers*) – Atsaukšanās uz ārkārtēja apstākļa iestāšanos lidojumā, kuru šis apstāklis nav skāris – Jēdziens "iespējamie pasākumi"

Lietā C-74/19

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko *Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa* (Lisabonas pirmās instances tiesa, Portugāle) iesniedza ar lēmumu, kas pieņemts 2019. gada 21. janvārī un kas Tiesā reģistrēts 2019. gada 31. janvārī, tiesvedībā

LE

pret

Transportes Aéreos Portugueses SA,

TIESA (ceturtā palāta)

šādā sastāvā: palātas priekšsēdētājs M. Vilars [*M. Vilaras*], tiesneši S. Rodins [*S. Rodin*], D. Švābi [*D. Šváby*] (referents), K. Jirimēe [*K. Jürimäe*] un N. Pisarra [*N. Piçarra*],

ģenerāladvokāts: P. Pikamēe [*P. Pikamäe*],

sekretāre: M. Ferreira [*M. Ferreira*], galvenā administratore,

ņemot vērā rakstveida procesu un 2019. gada 5. decembra tiesas sēdi,

ņemot vērā apsvērumus, ko sniedza:

– *Transportes Aéreos Portugueses SA* vārdā – *M. Riso*, *advogada*,

– Portugāles valdības vārdā – *L. Inez Fernandes* un *P. Lacerda*, kā arī *P. Barros da Costa* un *L. Guerreiro*, pārstāvji,

– Vācijas valdības vārdā – *J. Möller*, *M. Hellmann* un *U. Bartl*, kā arī *A. Berg*, pārstāvji,

– Francijas valdības vārdā – *A.-L. Desjonquères* un *A. Ferrand*, pārstāvji,

– Austrijas valdības vārdā – sākotnēji *G. Hesse* un vēlāk *J. Schmoll*, pārstāvji,

* Tiesvedības valoda – portugāļu.

– Polijas valdības vārdā – *B. Majczyna*, pārstāvis,

– Eiropas Komisijas vārdā – *B. Rechena* un *N. Yerrell*, pārstāvji,

– Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūras (*EASA*) vārdā – *S. Rostren* un *R. Sousa Uva*, pārstāves,

noklausījusies ģenerāladvokāta secinājumus 2020. gada 27. februāra tiesas sēdē,

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 LE un gaisa pārvadātāju *Transportes Aéreos Portugueses SA* (turpmāk tekstā – "*TAP*") saistībā ar minētā pārvadātāja atteikumu izmaksāt kompensāciju šim pasažierim, kura lidojums bija ilgi kavējies.

Atbilstošās tiesību normas

Starptautiskās tiesības

Tokijas konvencija

3 Konvencija par noziegumiem un dažām citām nelikumīgām darbībām, kas izdarītas gaisakuģos [gaisa kuģos] (Apvienoto Nāciju Organizācijas līgumu krājums, 704. sēj, 219. lpp.; turpmāk tekstā – "Tokijas konvencija") tika parakstīta Tokijā 1963. gada 14. septembrī un stājās spēkā 1969. gada 4. decembrī.

4 Visas dalībvalstis ir Tokijas konvencijas līgumslēdzējas puses, bet ne Eiropas Savienība.

5 Šīs konvencijas 1. panta 1. punktā ir noteikts:

"Šī Konvencija tiek piemērota:

a) kriminālnoziegumiem;

b) darbībām, kas neatkarīgi no tā, vai tām ir nozieguma raksturs, var apdraudēt vai apdraud gaisa kuģa vai tajā esošo personu vai mantas drošību, vai arī apdraud kārtību un disciplīnu gaisa kuģī."

6 Minētās konvencijas 6. panta 1. punktā ir paredzēts:

"Ja gaisa kuģa komandierim ir [pamatots] iemesls uzskatīt, ka kāda persona gaisa kuģī ir izdarījusi vai gatavojas izdarīt noziegumu vai veikt kādu 1. panta 1. punktā paredzētu nelikumīgu aktu [1. panta 1. punktā minētu noziegumu vai nelikumīgu darbību], viņam ir tiesības šādai personai piemērot saprātīgus drošības līdzekļus, ieskaitot aizturēšanu, lai:

a) aizsargātu gaisa kuģa vai tajā esošu personu, vai mantas drošību;

b) saglabātu kārtību un disciplīnu gaisa kuģī;

c) komandieris varētu nodot minēto personu kompetentajām institūcijām vai izsēdināt to saskaņā ar šīs nodaļas nosacījumiem."

7 Pēc tam, kad 2020. gada 1. janvārī stājās spēkā 2014. gada 4. aprīlī Monreālā parakstītais protokols, ar kuru tiek izdarīts grozījums Konvencijā par noziegumiem un dažām citām nelikumīgām darbībām, kas izdarītas gaisakuģos [gaisa kuģos], Tokijas konvencijas 6. pants ir ticis grozīts. Tomēr pamatlietā aplūkotajiem faktiem šīs grozījums vismaz *ratione temporis* nav piemērojams.

EEZ līgums

8 1992. gada 2. maija Līguma par Eiropas Ekonomikas zonu (OV 1994, L 1, 3. lpp.), kas grozīts ar Nolīgumu par Bulgārijas Republikas un Rumānijas dalību Eiropas Ekonomikas zonā (OV 2007, L 221, 15. lpp.) (turpmāk tekstā – "EEZ līgums"), nodaļas "Transports" 47. panta 2. punktā ir paredzēts, ka EEZ līguma XIII pielikumā ir izklāstīti īpaši noteikumi attiecībā uz visiem transporta veidiem.

9 Minētā līguma 126. panta 1. punkts ir izteikts šādā redakcijā:

"Šo līgumu piemēro tajās teritorijās, uz kurām attiecas Eiropas Ekonomikas kopienas dibināšanas līgums, [..] un to piemēro saskaņā ar minētajā līgumā paredzētajiem noteikumiem, kā arī Islandes, Lihtenšteinas Firstistes un Norvēģijas Karalistes [..] teritorijā."

10 Minētā līguma 1. protokola 8. punktā "Atsauces uz teritorijām" ir noteikts:

"Ja minētajos tiesību aktos ir atsauces uz "Kopienas" vai "kopējā tirgus" teritoriju, šajā līgumā šīs atsauces uzskata par atsaucēm uz Līgumslēdzēju Pušu teritorijām, kā noteikts šā līguma 126. pantā."

11 EEZ līguma XIII pielikuma "Transports – 47. pantā paredzētais saraksts" sadaļā "Ievads" ir noteikts:

"Ja šajā pielikumā minētie tiesību akti ietver jēdzienus vai norādes uz procedūrām, kas attiecas tikai uz Kopienas tiesību sistēmu, piemēram,

– preambulas,

– Kopienas tiesību aktu adresāti,

– norādes uz EK teritorijām vai valodām,

– norādes uz EK dalībvalstu, to valsts iestāžu, uzņēmumu vai privātpersonu savstarpējām tiesībām un pienākumiem, kā arī

– atsauces uz informēšanas un paziņošanas procedūrām,

piemēro 1. protokolu par horizontāliem pielāgojumiem, ja vien šajā pielikumā nav paredzēts citādi."

Savienības tiesības

Regula Nr. 261/2004

12 Regulas Nr. 261/2004 1. un 13.–15. apsvērumā ir noteikts:

"(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.

[..]

(13) Pasažieriem, kuru lidojumi ir atcelti, ir jābūt iespējai vai nu saņemt biļešu cenas atmaksu, vai pārplānot ceļojuma maršrutu ar apmierinošiem nosacījumiem, un par šiem pasažieriem ir atbilstoši jārūpējas, kamēr viņi gaida vēlāku lidojumu.

(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."

13 Regulas Nr. 261/2004 3. panta 1. punktā ir paredzēts:

"Šo regulu piemēro:

a) pasažieriem, kas izlido no lidostas kādas dalībvalsts teritorijā, uz kuru attiecas Līgums;

b) pasažieriem, kas izlido no trešās valsts lidostas uz lidostu kādas dalībvalsts teritorijā, uz kuru attiecas Līgums, ja vien viņi šajā trešā valstī nav saņēmuši atlīdzinājumu vai kompensāciju un par viņiem nav rūpējušies un ja attiecīgo reisu apkalpojošais gaisa pārvadātājs ir Kopienas pārvadātājs."

14 Šīs regulas 5. pantā ir noteikts:

"1. Ja atceļ lidojumu, attiecīgajiem pasažieriem:

[..]

c) ir tiesības saskaņā ar 7. pantu no apkalpojošā gaisa pārvadātāja saņemt kompensāciju [..]

[..]

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.

[..]"

15 Minētās regulas 7. panta "Tiesības saņemt kompensāciju" 1. punktā ir paredzēts:

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

[..]

c) EUR 600 par visiem lidojumiem, uz ko neattiecas a) vai b) apakšpunkts.

[..]"

16 Regulas Nr. 261/2004 8. panta "Tiesības saņemt atlīdzinājumu vai mainīt maršrutu" 1. punktā ir noteikts:

"Ja ir izdarīta atsauce uz šo pantu, pasažieriem dod iespēju izvēlēties:

a)

– vai septiņās dienās saskaņā ar 7. panta 3. punktu saņemt biļetes pilnas cenas atlīdzinājumu tās summas apmērā, par kuru tā ir pirkta, attiecībā uz to ceļojuma daļu vai daļām, kas nav veiktas, un attiecībā uz jau veikto daļu vai daļām, ja lidojumam vairs nav jēgas, ņemot vērā pasažiera sākotnējo ceļojuma plānu, attiecīgā gadījumā kopā ar

– atpakaļceļa lidojumu uz sākotnējo izlidošanas vietu pēc iespējas agrāk;

b) vai arī mainīt maršrutu, izmantojot pielīdzināmu apstākļu pārvadājumus, līdz to galamērķim pēc iespējas agrāk; vai arī

c) mainīt maršrutu, izmantojot pielīdzināmu apstākļu pārvadājumus, līdz to galamērķim vēlākā dienā atbilstīgi pasažiera vēlmēm, ja ir pieejamas brīvas vietas."

Regula (EK) Nr. 216/2008

17 Atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 216/2008 (2008. gada 20. februāris) par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi, un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 91/670/EEK, Regulu (EK) Nr. 1592/2002 un Direktīvu 2004/36/EK (OV 2008, L 79, 1. lpp.), IV pielikuma "Šīs regulas 8. pantā minēto gaisa kuģu ekspluatācijas pamatprasības" 7.d punktā noteiktajam:

"Avārijas situācijā, kas apdraud gaisa kuģa ekspluatāciju vai drošību un/vai gaisa kuģī esošu personu drošību, kapteinim jārīkojas, kā viņš/viņa uzskata par vajadzīgu drošības interesēs. [..]"

18 Regula Nr. 216/2008 no 2018. gada 11. septembra tika atcelta ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/1139 (2018. gada 4. jūlijs) par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un ar ko izveido Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūru, un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 2111/2005, (EK) Nr. 1008/2008, (ES) Nr. 996/2010, (ES) Nr. 376/2014 un Direktīvas 2014/30/ES un 2014/53/ES un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 552/2004 un (EK) Nr. 216/2008 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 3922/91 (OV 2018, L 212, 1. lpp.). Tomēr pamatlietā Regula 2018/1139 nav piemērojama *ratione temporis*.

Regula Nr. 965/2012

19 Komisijas Regulas (ES) Nr. 965/2012 (2012. gada 5. oktobris), ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras saistībā ar gaisa kuģu ekspluatāciju atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008 (OV 2012, L 296, 1. lpp.), kas grozīta ar Komisijas Regulu (ES) Nr. 800/2013 (2013. gada 14. augusts) (OV 2013, L 227, 1. lpp.) (turpmāk tekstā – "Regula Nr. 965/2012"), IV pielikuma "Komerciālie gaisa pārvadājumi" punkta "CAT.GEN.MPA.105 Komandiera pienākumi" a) apakšpunktā ir noteikts:

"Komandieris izpilda gan CAT.GEN.MPA.100. punktā noteiktos pienākumus, gan

[..]

4) ir pilnvarots izsēdināt ikvienu personu vai izkraut jebkuru kravas daļu, kas, viņaprāt, varētu apdraudēt gaisa kuģa vai tajā esošo personu drošību;

5) neļauj lidmašīnā pārvadāt personas, kas varētu būt tādā alkohola vai narkotisku vielu ietekmē, ka varētu tikt apdraudēta gaisa kuģa vai tajā esošo personu drošība;

[..]."

20 Šī pielikuma punkts "CAT.GEN.MPA.110 Komandiera pilnvaras" ir formulēts šādi:

"Ekspluatants veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka visas personas gaisa kuģī ievēro visas likumīgās gaisa kuģa komandiera pavēles, lai garantētu tajā pārvadāto personu vai īpašuma drošību."

Regula (ES) Nr. 376/2014

21 Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 376/2014 (2014. gada 3. aprīlis) par ziņošanu, analīzi un turpmākajiem pasākumiem attiecībā uz atgadījumiem civilajā aviācijā un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 996/2010 un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2003/42/EK, Komisijas Regulas (EK) Nr. 1321/2007 un (EK) Nr. 1330/2007 (OV 2014, L 122, 18. lpp.), 2. panta 7. punktā ir paredzēts:

"Šajā regulā piemēro šādas definīcijas:

[..]

7) "atgadījums" ir jebkurš ar lidojumu drošumu saistīts notikums, kas apdraud vai kas, ja to nenovērš vai ja uz to nereaģē, varētu apdraudēt gaisa kuģi, personas, kas tajā atrodas, vai jebkuru citu personu un kas jo īpaši ietver nelaimes gadījumu vai nopietnu incidentu."

22 Regulas Nr. 376/2014 4. panta 1. punkta a) apakšpunktā ir noteikts:

"Šā panta 6. punktā uzskaitītās personas atbilstīgi obligātās ziņošanas par atgadījumiem sistēmām, ievērojot šo pantu, ziņo par tiem atgadījumiem, kuri var būtiski apdraudēt aviācijas drošību un kuri ietilpst šādās kategorijās:

a) atgadījumi, kas saistīti ar gaisa kuģa ekspluatāciju, piemēram
   i) ar sadursmēm saistīti atgadījumi;
   ii) ar pacelšanos un nolaišanos saistīti atgadījumi;
   iii) ar degvielu saistīti atgadījumi;
   iv) atgadījumi lidojuma laikā;

v) ar saziņu saistīti atgadījumi;
vi) atgadījumi, kas saistīti ar miesas bojājumiem, avārijas apstākļiem un citām kritiskām situācijām;
vii) apkalpes darba nespēja un citi ar apkalpi saistīti atgadījumi;
viii) ar meteoroloģiskajiem apstākļiem vai drošību saistīti atgadījumi."

Īstenošanas regula (ES) 2015/1018

23 Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2015/1018 (2015. gada 29. jūnijs), ar ko nosaka sarakstu, kurā klasificēti atgadījumi civilajā aviācijā, par kuriem obligāti jāziņo saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 376/2014, (OV 2015, L 163, 1. lpp.), 1. pantā ir noteikts:

"Šīs regulas I līdz V pielikumā ir noteikta sīki izstrādāta atgadījumu klasifikācija, uz kuru jāatsaucas, kad, izmantojot obligātās ziņošanas sistēmas, tiek ziņots par atgadījumiem saskaņā ar Regulas [Nr. 376/2014] 4. panta 1. punktu."

24 Īstenošanas regulas 2015/1018 I pielikuma 6. punkta 2. apakšpunktā kā viens no Regulas Nr. 376/2014 4. panta 1. punktā paredzētajiem atgadījumiem saistībā ar drošību ir minētas "grūtības savaldīt pasažierus, kas atrodas apreibinošu vielu ietekmē, vardarbīgus vai nepaklausīgus pasažierus".

Pamatlieta un prejudiciālie jautājumi

25 LE bija iegādājies *TAP* lidojumu no Fortalezas (Brazīlija) uz Oslo (Norvēģija) ar pārsēšanos Lisabonā (Portugāle).

26 Šis lidojums tika veikts 2017. gada 21. un 22. augustā, ielidojot Oslo ar gandrīz 24 stundu kavēšanos. Minētā kavēšanās bija radusies tādēļ, ka LE nebija iespējams pagūt uz iekāpšanu savienotajā reisā no Lisabonas uz Oslo, jo pirmais reiss no Fortalezas uz Lisabonu bija aizkavējies. Šī pēdējā minētā kavēšanās bija saistīta ar to, ka gaisa kuģis, kas veica šo lidojumu, sava iepriekšējā lidojuma laikā no Lisabonas uz Fortalezu bija spiests nolaisties Laspalmasā Grankanārijā (Spānija), lai izsēdinātu problemātiskas uzvedības pasažieri, kurš bija iekodis kādam pasažierim un uzbrucis vairākiem citiem pasažieriem, kā arī salona apkalpes locekļiem. Līdz ar to LE tika nogādāts galamērķī Oslo dienu vēlāk ar nākamo *TAP* reisu.

27 Šīs vairāk nekā trīs stundas ilgās kavēšanās dēļ LE lūdza *TAP* izmaksāt viņam kompensāciju 600 EUR apmērā, kā paredzēts Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunktā, lasot to kopā ar šīs regulas 7. panta 1. punkta a) apakšpunktu atbilstoši Tiesas interpretācijai.

28 Pēc tam, kad *TAP* atteicās viņam izmaksāt šo kompensāciju, pamatojoties uz to, ka strīdīgo ilgo kavēšanos bija izraisījis ārkārtējs apstāklis un ka ar cita gaisa kuģa nodrošināšanu nebūtu bijis iespējams šo kavēšanos novērst, LE vērsās *Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa* (Lisabonas pirmās instances tiesa, Portugāle).

29 Iesniedzējtiesai ir šaubas par minētās kavēšanās pamatā esošā apstākļa juridisko kvalifikāciju, proti, vai apkalpojošais gaisa pārvadātājs var atsaukties uz šādu apstākli situācijā, kad tas ir ietekmējis attiecīgo lidojumu nodrošinošo gaisa kuģi reisā, kurš tika veikts pirms šī attiecīgā lidojuma, kā arī vai var uzskatīt, ka šis pārvadātājs ir veicis visus iespējamos pasākumus.

30 Šajos apstākļos *Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa* (Lisabonas pirmās instances tiesa) nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:

"1) Vai Regulas Nr. 261/2004 14. apsvērumā minētais jēdziens "ārkārtēji apstākļi" ir attiecināms uz apstākli, kad pasažieris lidojuma laikā iekož citiem pasažieriem un uzbrūk apkalpes locekļiem, kuri cenšas viņu nomierināt, un gaisa kuģa kapteinis uzskata, ka tas pamato nosēšanos tuvākajā lidostā, lai izsēdinātu minēto pasažieri un izkrautu viņa bagāžu, tādējādi izraisot lidmašīnas ielidošanu galamērķī ar kavēšanos?

2) Vai aviosabiedrība var tikt atbrīvota no atbildības par atgriešanās reisa, kuru izmantoja pasažieris, kas lūdz izmaksāt kompensāciju (šajā lietā – prasītājs), kavēšanos tāda "ārkārtēja apstākļa" dēļ, kas rodas turpceļa lidojuma laikā tieši pirms šīs pašas lidmašīnas veiktā atgriešanās lidojuma?

3) Vai Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta noteikumu izpratnē var uzskatīt, ka aviosabiedrība (šajā lietā – atbildētāja) bija veikusi visus iespējamos pasākumus – lai gan tā nevarēja novērst kavēšanos – pēc tam, kad tā bija izvērtējusi un secinājusi, ka, nosūtot citu lidmašīnu, tā nespētu novērst jau radušos kavēšanos un [bija pieņēmusi lēmumu] nodrošināt tranzīta pasažierim (šajā lietā – prasītājam) pārsēšanos lidojumam nākamajā dienā, jo minētā sabiedrība uz pasažiera galamērķi veic tikai vienu lidojumu dienā?"

Par prejudiciālajiem jautājumiem

Ievada piezīme

31 Saskaņā ar Regulas Nr. 261/2004 3. panta 1. punkta b) apakšpunktu šo regulu piemēro arī pasažieriem, kas izlido no trešās valsts lidostas uz lidostu kādas dalībvalsts teritorijā, uz kuru attiecas LESD, ja vien viņi šajā trešā valstī nav saņēmuši atlīdzinājumu vai kompensāciju un par viņiem nav rūpējušies un ja attiecīgo reisu apkalpojošais gaisa pārvadātājs ir Kopienas pārvadātājs.

32 Turklāt, piemērojot EEZ līguma 47. panta 2. punktu, lasot to kopsakarā ar šī līguma 126. panta 1. punktu, 1. protokola 8. punktu un XIII pielikumu, Regulā Nr. 261/2004 noteiktajos apstākļos šo regulu piemēro lidojumiem, kas izlido no kādas Norvēģijas teritorijā esošas lidostas vai tajā ielido.

33 Līdz ar to, ciktāl tiesvedībā Tiesā nevienā brīdī netiek apgalvots, ka attiecīgais pasažieris Brazīlijā būtu saņēmis atlīdzinājumu vai kompensāciju un tur par viņu būtu parūpējušies – tomēr šie apstākļi ir jāpārbauda iesniedzējtiesai –, Kopienas pārvadātāja, konkrētajā gadījumā – *TAP*, veiktais lidojums no Fortalezas uz galamērķi Oslo ar savienoto reisu ietilpst Regulas Nr. 261/2004 piemērošanas jomā.

Par pirmo jautājumu

34 Uzdodama pirmo jautājumu, iesniedzējtiesa būtībā vaicā, vai Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkts, lasot to kopā ar tās 14. apsvērumu, ir jāinterpretē tādējādi, ka pasažiera problemātiska uzvedība – kuras dēļ gaisa kuģa kapteinis ir mainījis attiecīgā lidojuma maršrutu, to novirzot uz citu ielidošanas lidostu, lai šo pasažieri izsēdinātu un izkrautu viņa bagāžu, – ietilpst jēdzienā "ārkārtējs apstāklis" šīs normas izpratnē.

35 Jāatgādina, ka lidojuma atcelšanas vai ilgas kavēšanās gadījumā, proti, ja kavēšanās ir trīs vai vairāk stundas, Savienības likumdevējs ir paredzējis strukturēt gaisa pārvadātājiem Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punktā paredzētos pienākumus (spriedums, 2019. gada 4. aprīlis, *Germanwings*, C-501/17, EU:C:2019:288, 18. punkts).

36 Saskaņā ar šīs regulas 14. un 15. apsvērumu, kā arī 5. panta 3. punktu, kā tos ir interpretējusi Tiesa, gaisa pārvadātājs tādējādi ir atbrīvots no pienākuma izmaksāt kompensāciju pasažieriem saskaņā ar Regulas Nr. 261/2004 7. pantu, ja tas var pierādīt, ka lidojuma atcelšanu vai kavēšanos par trīs vai vairāk stundām ir izraisījuši "ārkārtēji apstākļi", no kuriem nevarētu izvairīties pat tad, ja tiktu veikti visi iespējamie pasākumi, un šāda apstākļa iestāšanās gadījumā tas ir veicis situācijai atbilstošus pasākumus, izmantodams visus tā rīcībā esošos personāla vai materiālos un finanšu resursus, lai pēc iespējas izvairītos no attiecīgā lidojuma atcelšanas vai ilgas kavēšanās, tomēr no tā netiek pieprasīts uzņemties attiecīgajā brīdī uzņēmuma spējām neatbilstošas grūtības (spriedums, 2019. gada 4. aprīlis, *Germanwings*, C-501/17, EU:C:2019:288, 19. punkts).

37 Saskaņā ar pastāvīgo judikatūru par "ārkārtējiem apstākļiem" Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē var tikt kvalificēti atgadījumi, kuri to rakstura vai iemesla dēļ nav raksturīgi attiecīgā gaisa pārvadātāja parastai darbībai un ir ārpus šī pārvadātāja faktiskās kontroles, turklāt abi šie nosacījumi ir kumulatīvi (spriedumi, 2019. gada 4. aprīlis, *Germanwings*, C-501/17, EU:C:2019:288, 20. punkts, un 2020. gada 12. marts, *Finnair*, C-832/18, EU:C:2020:204, 38. punkts).

38 Saskaņā ar minētās regulas 14. apsvērumu šādi apstākļi it īpaši var rasties ar drošību saistītu risku gadījumā (spriedums, 2008. gada 22. decembris, *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, 21. punkts).

39 Nav strīda, ka pasažiera problemātiska uzvedība – kādēļ gaisa kuģa kapteinis (kuram saskaņā gan ar Tokijas konvencijas 6. pantu, gan arī Regulas Nr. 216/2008 IV pielikuma 7.d punktu ir jāveic viss drošības interesēs nepieciešamais) ir mainījis attiecīgā lidojuma maršrutu, to novirzīdams uz citu ielidošanas lidostu, lai šo pasažieri izsēdinātu un izkrautu viņa bagāžu, – faktiski apdraud šāda lidojuma drošību.

40 Šajā ziņā ir jāmin, ka atbilstoši tam, kas izriet no Regulas Nr. 376/2014 4. panta 1. punkta a) apakšpunkta, lasot to kopsakarā ar šīs regulas 2. panta 7. punktu, Īstenošanas regulas 2015/1018 1. pantu un šīs regulas I pielikuma 6. punkta 2. apakšpunktu, Savienības likumdevējs ir norādījis, ka grūtības savaldīt pasažierus, kuri ir apreibinošu vielu ietekmē vai kuri ir vardarbīgi vai nepaklausīgi, var būtiski apdraudēt aviācijas drošību, un tādēļ par šādiem apdraudējumiem ir jāziņo, izmantojot Regulas Nr. 376/2014 4. panta 1. punktā paredzētās obligātās ziņošanas par atgadījumiem sistēmas.

41 Turklāt, pirmkārt, tik ļoti problemātiska uzvedība, kuras dēļ gaisa kuģa kapteinis ir mainījis attiecīgā lidojuma maršrutu, nav raksturīga attiecīgā apkalpojošā gaisa pārvadātāja parastai darbībai.

42 Lai arī minētā pārvadātāja pamatuzdevums ir veikt pasažieru gaisa pārvadājumus un tas dabiski rada pārvadātājam pienākumu kontrolēt pārvadāto pasažieru uzvedību, tomēr tāda uzvedība, kāda ir aplūkota pamatlietā, nav uzskatāma par uzvedību, kas var tikt sagaidīta no pasažiera, kuram ir ne vien jāievēro visas gaisa kuģa kapteiņa pavēles, kas tiek izdotas, lai nodrošinātu drošību gaisa kuģī saskaņā ar Regulas Nr. 965/2012 IV pielikuma punktu "CAT.GEN.MPA.110 Komandiera pilnvaras", bet arī ir jāraugās, lai viņš pats netraucētu pienācīgi izpildīt transporta pakalpojumu līgumu, kas saista pasažieri un attiecīgo apkalpojošo gaisa pārvadātāju.

43 Otrkārt, no attiecīgā apkalpojošā gaisa pārvadātāja puses šāda uzvedība principā nav kontrolējama, jo pirmām kārtām tās cēlonis ir pasažieris, kura uzvedība un reakcija uz apkalpes lūgumiem būtībā nav paredzama, un otrām kārtām gaisa kuģa kapteiņa un apkalpes rīcībā ir tikai ierobežoti līdzekļi šāda pasažiera kontrolēšanai.

44 Šajā ziņā ir jāuzsver, ka, reaģējot uz šo uzvedību, saskaņā ar Regulas Nr. 965/2012 IV pielikuma punkta "CAT.GEN.MPA.105 Komandiera pienākumi" a) apakšpunktu gaisa kuģa kapteiņa pieņemtais lēmums mainīt gaisa kuģa maršrutu, lai izsēdinātu minēto pasažieri un izkrautu viņa bagāžu, ietilpst gaisa kuģa kapteiņa atbildības jomā, kas tam saskaņā ar Regulas Nr. 216/2008 8. pantu un IV pielikuma 7.d punktu uzliek pienākumu drošības interesēs rīkoties tā, kā tas uzskata par vajadzīgu.

45 Tomēr cits ceļš ir ejams gadījumā, ja izrādās – kas ir jāpārbauda iesniedzējtiesai –, ka attiecīgais apkalpojošais gaisa pārvadātājs ir veicinājis attiecīgā pasažiera problemātisko uzvedību, vai arī ja šis pārvadātājs ir varējis paredzēt šādu uzvedību un veikt atbilstošus pasākumus brīdī, kad gaisa pārvadātājs – balstīdamies uz pazīmēm, kas brīdina par šādu uzvedību, – būtu varējis šos pasākumus veikt, nopietni neietekmēdams attiecīgā lidojuma norisi.

46 Attiecībā uz pēdējo minēto apgalvojumu tā tas it īpaši var būt gadījumā – kā to ir norādījis gan ģenerāladvokāts secinājumu 51. punktā, gan Francijas un Austrijas valdības, kā arī Eiropas Komisija –, ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs ir ļāvis iekāpt pasažierim, kuram jau pirms iekāpšanas vai pat iekāpšanas laikā ir bijuši uzvedības traucējumi, lai gan saskaņā ar Regulas Nr. 965/2012 VI pielikuma punkta "NCC.GEN.106 Gaisa kuģa kapteiņa pienākumi un pilnvaras" b) apakšpunktu gaisa kuģa kapteinim ir tiesības atteikt pārvadāt vai likt izsēdināt ikvienu personu vai izkraut jebkādu bagāžu vai kravu, kas var radīt potenciālus draudus gaisa kuģa vai tajā esošo personu drošībai.

47 Šādā gadījumā minētajam pārvadātājam tomēr būtu bijis jākontrolē šāda pasažiera problemātiska uzvedība, kas nav raksturīga attiecīgā gaisa pārvadātāja parastai darbībai, un tādēļ šādu uzvedību nav iespējams kvalificēt kā "ārkārtēju apstākli" Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē.

48 Ņemot vērā iepriekš minēto, uz pirmo jautājumu ir jāsniedz šāda atbilde: Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkts, lasot to kopā ar tās 14. apsvērumu, ir jāinterpretē tādējādi, ka pasažiera problemātiska uzvedība – kuras dēļ gaisa kuģa kapteinis ir mainījis attiecīgā lidojuma maršrutu, to novirzīdams uz citu ielidošanas lidostu, lai šo pasažieri izsēdinātu un izkrautu viņa bagāžu, – ietilpst jēdzienā "ārkārtējs apstāklis" šīs normas izpratnē, ja vien apkalpojošais gaisa pārvadātājs nav veicinājis šādu uzvedību un ja vien tas ir veicis atbilstošus pasākumus, ņemot vērā pazīmes, kas brīdina par šādu uzvedību; tas ir jāpārbauda iesniedzējtiesai.

Par otro jautājumu

49 Uzdodama otro jautājumu, iesniedzējtiesa būtībā vaicā, vai Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkts, lasot to kopā ar tās 14. apsvērumu, ir jāinterpretē tādējādi, ka, lai apkalpojošais gaisa pārvadātājs varētu tikt atbrīvots no pienākuma izmaksāt kompensāciju pasažieriem lidojuma ilgas kavēšanās vai atcelšanas gadījumā, šis pārvadātājs var atsaukties uz tādu "ārkārtēju apstākli", kas ir ietekmējis nevis atcelto vai kavēto lidojumu, bet iepriekšēju lidojumu, kuru ir nodrošinājis tas pats gaisa pārvadātājs ar to pašu gaisa kuģi.

50 Kā tika atgādināts šā sprieduma 36. punktā, gaisa pārvadātājam ir iespēja atbrīvoties no pienākuma izmaksāt kompensāciju pasažieriem atbilstoši Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punktam un 7. pantam, ja tas var pierādīt, it īpaši, ka attiecīgā lidojuma atcelšanu vai ilgu kavēšanos ir izraisījuši "ārkārtēji apstākļi".

51 Šajā ziņā ir jānorāda, pirmkārt, ka ne ar Regulas Nr. 261/2004 14. un 15. apsvērumu, ne ar tās 5. panta 3. punktu apkalpojošajiem gaisa pārvadātājiem sniegtā iespēja atsaukties uz "ārkārtēju apstākli" netiek ierobežoti attiecināta vienīgi uz gadījumu, kad šāds apstāklis ir ietekmējis kavēto vai atcelto lidojumu, izslēdzot situāciju, kurā minētais apstāklis ir ietekmējis šā gaisa kuģa apkalpotu iepriekšēju lidojumu.

52 Otrkārt, gaisa transporta pasažieru un gaisa pārvadātāju interešu izsvēršana, kas ir bijusi Regulas Nr. 261/2004 pieņemšanas pamatā (spriedumi, 2009. gada 19. novembris, *Sturgeon* u.c., C-402/07 un C-432/07, EU:C:2009:716, 67. punkts, kā arī 2012. gada 23. oktobris, *Nelson* u.c., C-581/10 un C-629/10, EU:C:2012:657, 39. punkts) paredz ņemt vērā veidu, kādā gaisa pārvadātāji izmanto gaisa kuģus, un it īpaši šajā tiesvedībā iesaistīto ieinteresēto personu izvirzīto faktu, ka vismaz noteiktu kategoriju lidojumos viens un tas pats gaisa kuģis var veikt vairākus secīgus reisus dienā, kas nozīmē, ka ikvienam ārkārtējam apstāklim, kas ir atgadījies gaisa kuģa iepriekšējā lidojumā, ir turpmāka ietekme uz vienu vai vairākiem šā gaisa kuģa vēlāk veiktajiem lidojumiem.

53 Tādējādi apkalpojošajam gaisa pārvadātājam, lai tas tiktu atbrīvots no pienākuma izmaksāt kompensāciju pasažieriem lidojuma ilgas kavēšanās vai atcelšanas gadījumā, ir jābūt iespējai atsaukties uz "ārkārtēju apstākli", kas ir ietekmējis iepriekšēju lidojumu, kuru ir nodrošinājis tas pats gaisa pārvadātājs ar to pašu gaisa kuģi.

54 Turklāt, ņemot vērā ne tikai Regulas Nr. 261/2004 1. apsvērumā minēto mērķi nodrošināt pasažieru augsta līmeņa aizsardzību, bet arī šīs regulas 5. panta 3. punkta formulējumu, atsaukšanās uz šādu ārkārtēju apstākli nozīmē, ka pastāv tieša cēloņsakarība starp šāda apstākļa, kas ir ietekmējis iepriekšēju lidojumu, iestāšanos un vēlāk notikušā lidojuma kavēšanos vai atcelšanu; tas ir jāizvērtē iesniedzējtiesai atbilstoši tās rīcībā esošajiem faktiem un it īpaši ņemot vērā attiecīgā gaisa kuģa izmantošanas veidu.

55 Ņemot vērā iepriekš minēto, uz otro jautājumu ir jāsniedz šāda atbilde: Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkts, lasot to kopā ar tās 14. apsvērumu, ir jāinterpretē tādējādi, ka, lai apkalpojošais gaisa pārvadātājs varētu tikt atbrīvots no pienākuma izmaksāt kompensāciju pasažieriem lidojuma ilgas kavēšanās vai atcelšanas gadījumā, šis pārvadātājs var atsaukties uz tādu "ārkārtēju apstākli", kas ir ietekmējis iepriekšēju lidojumu, kuru ir nodrošinājis tas pats gaisa pārvadātājs ar to pašu gaisa kuģi, ar nosacījumu, ka pastāv tieša cēloņsakarība starp šāda apstākļa iestāšanos un vēlāk notikušā lidojuma kavēšanos vai atcelšanu; tas ir jāizvērtē iesniedzējtiesai, it īpaši ņemot vērā veidu, kādā attiecīgais apkalpojošais gaisa pārvadātājs izmanto attiecīgo gaisa kuģi.

Par trešo jautājumu

56 Uzdodama trešo jautājumu, iesniedzējtiesa būtībā vaicā, vai Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkts, lasot to kopā ar tās 14. apsvērumu, ir jāinterpretē tādējādi, ka situācijā, kad pasažieri pārvadājošo gaisa kuģi ir skāris ārkārtējs apstāklis, uz kuru pamatojoties gaisa pārvadātājs ir mainījis šī pasažiera ceļojuma maršrutu, izmantodams šī paša pārvadātāja veiktu lidojumu un nogādādams šo pasažieri galapunktā dienu vēlāk pēc sākotnēji paredzētā ielidošanas datuma, var uzskatīt, ka gaisa pārvadātājs ir veicis "iespējamo pasākumu", kas šo pārvadātāju atbrīvo no šīs regulas 5. panta 1. punkta c) apakšpunktā un 7. panta 1. punktā paredzētā pienākuma izmaksāt kompensāciju.

57 Kā ir atgādināts šā sprieduma 36. punktā, ārkārtēja apstākļa iestāšanās gadījumā apkalpojošais gaisa pārvadātājs tiek atbrīvots no Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunktā un 7. panta 1. punktā paredzētā pienākuma izmaksāt kompensāciju tikai tad, ja tas var pierādīt, ka ir veicis situācijai atbilstošus pasākumus, izmantodams visus tā rīcībā esošos personāla vai materiālos un finanšu resursus, lai izvairītos, ka šā apstākļa rezultātā attiecīgais lidojums ir jāatceļ vai tiek pieļauta tā ilga kavēšanās, tomēr no tā netiek prasīts uzņemties attiecīgajā brīdī uzņēmuma spējām neatbilstošas grūtības.

58 Saskaņā ar Regulas Nr. 261/2004 1. apsvērumā minēto mērķi nodrošināt pasažieru augsta līmeņa aizsardzību, kā arī šīs regulas 12. un 13. apsvērumā un 8. panta 1. punktā minēto prasību nodrošināt, ka pasažieriem, kuru lidojums ir ticis atcelts vai tas ir ilgi kavējies, pēc iespējas ātrāk tiek nodrošināta ceļojuma maršruta saprātīga un apmierinoša maiņa, izriet, ka ārkārtēja apstākļa iestāšanās gadījumā gaisa pārvadātājs – kurš, veikdams iepriekšējā punktā atgādinātos iespējamos pasākumus, vēlas atbrīvoties no minētās regulas 5. panta 1. punkta c) apakšpunktā un 7. pantā paredzētā pienākuma

izmaksāt kompensāciju pasažieriem – principā nevar aprobežoties ar to vien, ka attiecīgajiem pasažieriem tiek piedāvāta maršruta maiņa uz viņu galamērķi ar šī paša pārvadātāja veiktu nākamo reisu, kas ierodas galapunktā dienu vēlāk pēc datuma, kurā pasažieriem bija sākotnēji paredzēts ielidot galapunktā.

59 Proti, rūpība, kas tiek prasīta no šī gaisa pārvadātāja, lai tas varētu atbrīvoties no pienākuma izmaksāt kompensāciju, ietver prasību izmantot visus tā rīcībā esošos līdzekļus, lai pēc iespējas ātrāk tiktu nodrošināta ceļojuma maršruta saprātīga un apmierinoša maiņa, tostarp meklējot citus tiešos vai savienotos lidojumus, ko, iespējams, veic citi gaisa pārvadātāji – neatkarīgi no tā, vai tie ietilpst tajā pašā vai citā aviosabiedrību grupā, – un kas sasniedz galamērķi ātrāk nekā attiecīgā gaisa pārvadātāja nākamais reiss.

60 Tikai tādā gadījumā, ja citā tiešā vai savienotā reisā – ar kuru attiecīgais pasažieris varētu sasniegt savu galamērķi ātrāk nekā attiecīgā gaisa pārvadātāja nākamais reiss – nav nevienas pieejamas sēdvietas vai ja ar šāda veida maršruta maiņu šim gaisa pārvadātājam rastos attiecīgajā brīdī tā uzņēmuma spējām neatbilstošas grūtības, ir uzskatāms, ka minētais gaisa pārvadātājs ir izmantojis visus tā rīcībā esošos līdzekļus, nodrošinādams attiecīgā pasažiera ceļojuma maršruta maiņu ar šī paša gaisa pārvadātāja veiktu nākamo reisu.

61 Līdz ar to uz trešo jautājumu ir jāsniedz šāda atbilde: Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkts, lasot to kopā ar tās 14. apsvērumu, ir jāinterpretē tādējādi, ka situācijā, kad pasažieri pārvadājošo gaisa kuģi ir skāris ārkārtējs apstāklis, uz kuru pamatojoties gaisa pārvadātājs ir mainījis šī pasažiera ceļojuma maršrutu, izmantodams šī paša pārvadātāja veiktu lidojumu un nogādādams šo pasažieri galapunktā dienu vēlāk pēc sākotnēji paredzētā ielidošanas datuma, nevar uzskatīt, ka gaisa pārvadātājs ir veicis "iespējamo pasākumu", kas šo pārvadātāju atbrīvo no šīs regulas 5. panta 1. punkta c) apakšpunktā un 7. panta 1. punktā paredzētā pienākuma izmaksāt kompensāciju, ar nosacījumu, ka nav bijusi nekāda cita iespēja nodrošināt maršruta maiņu ar tiešo vai savienoto reisu, ko veic vai nu tas, vai cits gaisa pārvadātājs, un ar kuru galamērķis tiktu sasniegts ātrāk nekā attiecīgā gaisa pārvadātāja nākamais reiss, vai ja ar šāda veida maršruta maiņu šim gaisa pārvadātājam rastos attiecīgajā brīdī tā uzņēmuma spējām neatbilstošas grūtības; tas ir jāpārbauda iesniedzējtiesai.

Par tiesāšanās izdevumiem

62 Attiecībā uz pamatlietas pusēm šī tiesvedība ir stadija procesā, kuru izskata iesniedzējtiesa, un tā lemj par tiesāšanās izdevumiem. Izdevumi, kas radušies, iesniedzot apsvērumus Tiesai, un kas nav minēto pušu izdevumi, nav atlīdzināmi.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (ceturtā palāta) nospriež:

1) **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, lasot to kopā ar tās 14. apsvērumu, ir jāinterpretē tādējādi, ka pasažiera problemātiska uzvedība – kuras dēļ gaisa kuģa kapteinis ir mainījis attiecīgā lidojuma maršrutu, to novirzīdams uz citu ielidošanas lidostu, lai šo pasažieri izsēdinātu un izkrautu viņa bagāžu, – ietilpst jēdzienā "ārkārtējs apstāklis" šīs normas izpratnē, ja vien apkalpojošais gaisa pārvadātājs nav veicinājis šādu uzvedību un ja vien tas ir veicis atbilstošus pasākumus, ņemot vērā pazīmes, kas brīdina par šādu uzvedību; tas ir jāpārbauda iesniedzējtiesai.**

2) **Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkts, lasot to kopā ar tās 14. apsvērumu, ir jāinterpretē tādējādi, ka, lai apkalpojošais gaisa pārvadātājs varētu tikt atbrīvots no pienākuma izmaksāt kompensāciju pasažieriem lidojuma ilgas kavēšanās vai atcelšanas gadījumā, šis pārvadātājs**

var atsaukties uz tādu "ārkārtēju apstākli", kas ir ietekmējis iepriekšēju lidojumu, kuru ir nodrošinājis tas pats gaisa pārvadātājs ar to pašu gaisa kuģi, ar nosacījumu, ka pastāv tieša cēloņsakarība starp šāda apstākļa iestāšanos un vēlāk notikušā lidojuma kavēšanos vai atcelšanu; tas ir jāizvērtē iesniedzējtiesai, it īpaši ņemot vērā veidu, kādā attiecīgais apkalpojošais gaisa pārvadātājs izmanto attiecīgo gaisa kuģi.

3) **Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkts, lasot to kopā ar tās 14. apsvērumu, ir jāinterpretē tādējādi, ka situācijā, kad pasažieri pārvadājošo gaisa kuģi ir skāris ārkārtējs apstāklis, uz kuru gaisa pamatojoties pārvadātājs ir mainījis šī pasažiera ceļojuma maršrutu, izmantodams šī paša pārvadātāja veiktu lidojumu un nogādādams šo pasažieri galapunktā dienu vēlāk pēc sākotnēji paredzētā ielidošanas datuma, nevar uzskatīt, ka gaisa pārvadātājs ir veicis "iespējamo pasākumu", kas šo pārvadātāju atbrīvo no šīs regulas 5. panta 1. punkta c) apakšpunktā un 7. panta 1. punktā paredzētā pienākuma izmaksāt kompensāciju, ar nosacījumu, ka nav bijusi nekāda cita iespēja nodrošināt maršruta maiņu ar tiešo vai savienoto reisu, ko veic vai nu tas, vai cits gaisa pārvadātājs, un ar kuru galamērķis tiktu sasniegts ātrāk nekā attiecīgā gaisa pārvadātāja nākamais reiss, vai ja ar šāda veida maršruta maiņu šim gaisa pārvadātājam rastos attiecīgajā brīdī tā uzņēmuma spējām neatbilstošas grūtības; tas ir jāpārbauda iesniedzējtiesai.**

[Paraksti]