ĢENERĀLADVOKĀTES LAILAS MEDINAS
SECINĀJUMI,
sniegti 2023. gada 9. februārī [1]

Apvienotās lietas no C-156/22 līdz C-158/22

TAP Portugal
pret
***flightright GmbH* (C-156/22),**
***Myflyright GmbH* (C-157/22 un C-158/22)**

(*Landgericht Stuttgart* (Štutgartes apgabaltiesa, Vācija) lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu)

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – Gaisa transports – Regula (EK) Nr. 261/2004 – 5. panta 3. punkts – Kopīgie noteikumi par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos – Atbrīvojums no pienākuma izmaksāt kompensāciju – Jēdziens "Ārkārtēji apstākļi" – Lidojuma atcelšana – Otrā pilota pēkšņa un negaidīta nāve – Notikums, kas saistīts ar apkalpojošā gaisa pārvadātāja parasto darbību – Notikums, kas nekādi nav pakļauts attiecīgā gaisa pārvadātāja faktiskajai kontrolei – Ārējs notikums – Kontrole pār notikumu – Notikuma paredzamība

1. Valters Aleksandrs Rali [*Walter Alexander Raleigh*] ir teicis: "Dzinējs ir lidmašīnas sirds, bet pilots ir tās dvēsele."

2. Abi šie komponenti ir vienlīdz svarīgi un ir jāuzrauga, lai nodrošinātu apkalpojošā gaisa pārvadātāja nevainojamu darbību. Attiecībā uz pilotiem Savienības tiesībās ir noteiktas daudzas prasības, tostarp prasības par pilotu veselību, lai nodrošinātu nepārtrauktu gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu.

3. Tomēr, ja rodas traucējumi, Regulas (EK) Nr. 261/2004 [2] (turpmāk tekstā – "Regula Nr. 261/2004") mērķis, kā izriet no tās 1. apsvēruma, ir nodrošināt augsta līmeņa pasažieru tiesību aizsardzību, tostarp tiesības uz kompensāciju lidojuma atcelšanas gadījumā.

4. *Landgericht Stuttgart* (Štutgartes apgabaltiesa, Vācija) lūgumi sniegt prejudiciālu nolēmumu attiecas uz šīs regulas 5. panta 3. punkta interpretāciju. Šie lūgumi tika iesniegti tiesvedībās starp sabiedrībām, kas sniedz juridisku palīdzību aviopasažieriem, *flightright GmbH* (lieta C-156/22) un *Myflyright GmbH* (lietas C-157/22 un C-158/22), no vienas puses, un apkalpojošo

[1] Oriģinālvaloda – angļu.

[2] Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (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.).

gaisa pārvadātāju *TAP Portugal*, no otras puses, par šī pārvadātāja atteikumu izmaksāt pasažieriem kompensāciju par lidojuma atcelšanu. Trīs apvienotās lietas attiecas uz vienu un to pašu lidojumu.

5. Tiesai tiek lūgts precizēt, vai saskaņā ar šo tiesību normu otrā pilota pēkšņu nāvi īsi pirms plānotā lidojuma var uzskatīt par ārkārtēju apstākli.

I. Atbilstošās tiesību normas

A. Regula Nr. 261/2004

6. Regulas Nr. 261/2004 1., 14. un 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.

[..]

(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."

7. Regulas Nr. 261/2004 5. pantā ir paredzēts:

"1. Ja atceļ lidojumu, attiecīgajiem pasažieriem:

[..]

c) ir tiesības saskaņā ar 7. pantu no apkalpojošā gaisa pārvadātāja saņemt kompensāciju, ja vien:

i) pasažieri nav informēti par atcelšanu vismaz divas nedēļas pirms paredzētā izlidošanas laika vai

ii) pasažieri nav informēti par atcelšanu laika posmā no divām nedēļām līdz septiņām dienām pirms paredzētā izlidošanas laika un viņiem nav piedāvāta maršruta maiņa, 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.

[..]"

8. Regulas Nr. 261/2004 7. panta 1. punktā ir paredzētas īpašas kompensācijas summas atkarībā no lidojuma attāluma.

B. Regula (ES) Nr. 965/2012

9. Regulas (ES) Nr. 965/2012[3] III pielikumā ir noteiktas prasības, kas jāievēro gaisa kuģu ekspluatantam attiecībā uz lidojuma apkalpes apmācību, pieredzi un kvalifikāciju (*Part-ORO*). FC apakšdaļas (Lidojuma apkalpe) 2. sadaļas (Papildu prasības attiecībā uz komerciāliem gaisa pārvadājumiem) ORO.FC.200. punktā (Lidojuma apkalpes sastāvs) ir noteikts:

"[..]

c) Īpašas prasības lidojumiem saskaņā ar instrumentālā lidojuma noteikumiem (*IFR*) vai nakts laikā.

1) Minimālais lidojuma apkalpes locekļu skaits ir divi piloti visām turbopropelleru lidmašīnām, kuru maksimālā operatīvā pasažieru vietu konfigurācija (*MOPSC*) ir vairāk par deviņām vietām, un visām turboreaktīvām lidmašīnām.

[..]"

10. Regulas Nr. 965/2012 IV pielikumā (*Part-CAT*) ir noteiktas prasības komerciāliem gaisa pārvadājumiem. A apakšdaļas (Vispārīgas prasības) 1. sadaļas (Gaisa kuģi ar dzinēju) CAT.GEN.MPA.100. punkta (Apkalpes pienākumi) b) un c) apakšpunktā ir noteikts:

"b) Apkalpes loceklis:

[..]

4) ievēro visus lidojumu un darba laika ierobežojumus (*FTL*) un atpūtas prasības, ko piemēro viņa darba pienākumiem;

5) veicot darba pienākumu pie vairāk nekā viena ekspluatanta:

[3] Komisijas Regula (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.), redakcijā, kas bija spēkā pamatlietas faktu norises laikā.

i) reģistrē savu lidojuma un darba un atpūtas laiku saskaņā ar piemērojamām *FTL* prasībām; un

ii) katram ekspluatantam sniedz darba laika plānošanai vajadzīgo informāciju saskaņā ar piemērojamām *FTL* prasībām.

c) Apkalpes loceklis nedrīkst pildīt pienākumus gaisa kuģī:

[..]

3) ja nav ievērotas piemērojamās medicīniskās prasības;

4) ja viņš/viņa šaubās par savām spējām veikt uzticētos pienākumus; vai

5) ja viņš/viņa zina vai nojauš, ka ir noguris/-usi [..].”

II. Pamatlietas faktiskie apstākļi un prejudiciālais jautājums

11. 2019. gada 17. jūlijā gaisa pārvadātājs *TAP Portugal* apkalpoja reisu TP597 no Štutgartes (Vācija) uz Lisabonu (Portugāle) ar izlidošanas laiku plkst. 6.05 pēc vietējā laika (turpmāk tekstā – “attiecīgais lidojums”).

12. Tajā pašā dienā plkst. 4.15 otrais pilots, kuram vajadzēja veikt attiecīgo lidojumu, tika atrasts miris savā gultā viesnīcas numurā. Visi lidojuma apkalpes locekļi bija šokēti un paziņoja, ka nespēj veikt lidojumu. Aizvietojošais personāls nebija pieejams, jo attiecīgais lidojums bija paredzēts no vietas, kas nav aviosabiedrības *TAP* bāzes vieta. Lidojums tika atcelts.

13. Aizvietojošā apkalpe no Lisabonas uz Štutgarti izlidoja ar tās dienas pirmo reisu plkst. 11.25 un Štutgartē ieradās plkst. 15.20. Pasažieri tika pārvadāti ar aizvietojošo reisu TP593, kas uz Lisabonu izlidoja tajā pašā dienā plkst. 16.40.

14. Visās trijās lietās prasītāji pamatlietā lūdz aviosabiedrību *TAP Portugal* izmaksāt viņiem kompensāciju saskaņā ar Regulas Nr. 261/2004 7. pantu.

15. *Amtsgericht Nürtingen* (Nirtingenas pirmās instances tiesa, Vācija) piesprieda aviosabiedrībai *TAP Portugal* samaksāt *flightright* un *Myflyright* pieprasīto kompensāciju, pamatojoties uz to, ka – tāpat kā pēkšņa un neparedzama slimība – darbinieka pēkšņa un neparedzama nāve nav ārējs notikums, kas ietekmētu attiecīgo apkalpojošo gaisa pārvadātāju, jo tas ir gaisa pārvadātāja darbībai raksturīgs risks.

16. *TAP Portugal* iesniedza apelācijas sūdzību *Landgericht Stuttgart* (Štutgartes apgabaltiesa, Vācija). Šī tiesa uzskatīja, ka otrā pilota, kurš bija pusmūža ģimenes cilvēks un bez grūtībām bija izgājis obligātās periodiskās medicīniskās pārbaudes, pēkšņā nāve ir bijusi pilnīgi neparedzama un pārsteidzoša visām ar viņu saistītajām personām.

17. Šādos apstākļos *Landgericht Stuttgart* (Štutgartes apgabaltiesa) nolēma apturēt tiesvedību visās trijās lietās un uzdot Tiesai šādu prejudiciālu jautājumu:

"Vai [Regulas Nr. 261/2004] 5. panta 3. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka pastāv ārkārtēji apstākļi šīs tiesību normas izpratnē, ja lidojums no lidostas, kas atrodas ārpus apkalpojošā gaisa pārvadātāja bāzes vietas, tiek atcelts tāpēc, ka šajā lidojumā iesaistītais apkalpes loceklis (šajā gadījumā – otrais pilots), kurš bez ierobežojumiem ir veicis paredzētās regulārās medicīniskās pārbaudes, īsi pirms lidojuma pēkšņi un gaisa pārvadātājam neparedzēti nomirst vai tik smagi saslimst, ka viņš nespēj veikt lidojumu?"

18. Ar Tiesas priekšsēdētāja 2022. gada 4. aprīļa rīkojumu lietas no C-156/22 līdz C-158/22 rakstveida un mutvārdu procesā un galīgā sprieduma pasludināšanai tika apvienotas.

19. Rakstveida apsvērumus Tiesai iesniedza *flightright*, *TAP Portugal*, Polijas un Portugāles valdības, kā arī Eiropas Komisija.

III. Juridiskā analīze

A. Sākotnējie apsvērumi

20. Pirmkārt, jāatzīmē, ka prejudiciālais jautājums attiecas uz gadījumu, kad apkalpes loceklis ir tik "nopietni slims", ka "nespēj veikt lidojumu". Šajā ziņā vēlos norādīt, ka aplūkojamās tiesvedības attiecas uz otrā pilota pēkšņu nāvi. Tādējādi, lai gan lidojuma apkalpes locekļa smagas saslimšanas ietekme uz lidojuma izpildi būtu līdzīga, šāds gadījums, ņemot vērā pamatlietas faktus, šķiet hipotētisks.

21. Otrkārt, tā kā šī lieta ir saistīta ar otrā pilota nāvi, vēlos atgādināt, ka Regulas Nr. 965/2012 ORO.FC.200. punkta c) apakšpunkta 1. punktā ir noteikts, ka lidojuma veikšanai ir nepieciešama vismaz divu pilotu klātbūtne. Proti, šajā lietā, pat ja pārējie apkalpes locekļi būtu varējuši veikt attiecīgo lidojumu, prasība par divu pilotu klātbūtni lidojuma apkalpē nebija izpildīta un šī iemesla dēļ šo lidojumu nebūtu bijis iespējams veikt. Turklāt kā attiecīgā lidojuma atcelšanas iemesls Tiesai uzdotajā jautājumā ir minēta attiecīgā otrā pilota pēkšņā nāve.

22. Tāpēc ierosinu Tiesai sniegt atbildi vienīgi par lidojuma atcelšanu attiecīgā otrā pilota pēkšņās nāves dēļ, neaplūkojot jautājumu par šīs nāves ietekmi uz citiem apkalpes locekļiem. Katrā ziņā, tā kā lidojuma atcelšanas tiešais iemesls ir faktisks apstāklis, iesniedzējtiesai ir jāpārbauda, vai attiecīgais lidojums tika atcelts *tikai* attiecīgā otrā pilota nāves dēļ vai šī notikuma dēļ *apvienojumā* ar lidojuma apkalpes nespēju veikt attiecīgo lidojumu.

23. Šādos apstākļos, lai sniegtu lietderīgu atbildi iesniedzējtiesai, ierosinu Tiesai pārformulēt jautājumu tādējādi, lai jautājuma mērķis būtībā būtu noskaidrot, vai Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka tāda lidojuma atcelšana, kurš bija paredzēts izlidošanai no lidostas, kas atrodas ārpus attiecīgā apkalpojošā gaisa pārvadātāja bāzes vietas, otrā pilota, kurš bez ierobežojumiem bija veicis noteiktās regulārās medicīniskās pārbaudes, pēkšņas nāves dēļ atbilst "ārkārtēju apstākļu" jēdzienam šīs tiesību normas izpratnē, ja šis notikums noticis īsi pirms lidojuma un gaisa pārvadātājs to nevarēja paredzēt.

B. Par abiem judikatūrā paredzētajiem nosacījumiem

24. Vispirms atgādināšu, ka Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunktā ir paredzēts: lidojuma atcelšanas gadījumā attiecīgajiem pasažieriem ir tiesības saņemt kompensāciju no apkalpojošā gaisa pārvadātāja saskaņā ar šīs regulas 7. panta 1. punktu, ja vien viņi iepriekš nav tikuši informēti par atcelšanu šīs regulas 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta i)–iii) punktā paredzētajos termiņos.

25. Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkts kopsakarā ar 14. un 15. apsvērumu atbrīvo apkalpojošo gaisa pārvadātāju no šī pienākuma, ja gaisa pārvadātājs var pierādīt, ka lidojuma atcelšanu ir izraisījuši ārkārtēji apstākļi, no kuriem nevarētu izvairīties, pat ja tiktu veikti visi iespējamie pasākumi. Ņemot vērā Regulas Nr. 261/2004 mērķi – nodrošināt augsta līmeņa pasažieru aizsardzību, kā tas noteikts 1. apsvērumā, – un ņemot vērā, ka šīs regulas 5. panta 3. punkts ļauj atkāpties no principa par pasažieru tiesībām uz kompensāciju lidojuma atcelšanas gadījumā, jēdziens "ārkārtēji apstākļi" šīs tiesību normas izpratnē ir jāinterpretē šauri [4].

26. Saskaņā ar pastāvīgo judikatūru par "ārkārtējiem apstākļiem" Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē var uzskatīt notikumus, kas to būtības vai cēloņa dēļ nav raksturīgi attiecīgā apkalpojošā gaisa pārvadātāja parastai darbībai (pirmais nosacījums) un kas neietilpst šī gaisa pārvadātāja faktiskajā kontrolē (otrais nosacījums). Lai gan Tiesa nesen ir norādījusi, ka šie divi nosacījumi ir kumulatīvi un to ievērošana ir jāizvērtē katrā gadījumā atsevišķi [5], jākonstatē, ka savā vērtējumā Tiesa ir pārbaudījusi katru nosacījumu atsevišķi, pat ja tā ir uzskatījusi, ka pirmais nosacījums nav izpildīts [6]. Tātad abi nosacījumi, šķiet, viens otru papildina; pirmais nosacījums vispārīgāk attiecas uz saistību starp attiecīgo darbības jomu un apkalpojošā gaisa pārvadātāja darbību [7], savukārt otrais nosacījums vairāk attiecas uz to, vai aplūkojamais notikums pilnībā neietilpst apkalpojošā gaisa pārvadātāja faktiskajā kontrolē. Tomēr, tā kā no Tiesas pastāvīgās judikatūras izriet, ka abi nosacījumi ir kumulatīvi, tos arī izvērtēšu kā tādus.

27. Turklāt ir jānorāda, ka judikatūra attiecībā uz pirmā un otrā nosacījuma saturu un savstarpējo saistību ne vienmēr ir saskanīga. Tāpēc šajā lietā šos apstākļus izvērtēšu, kā Tiesa tos ir minējusi un skaidrojusi nesenajā virspalātas spriedumā *Airhelp* [8].

28. Šajos apstākļos ir jānosaka, vai otrā pilota pēkšņu nāvi var uzskatīt par "ārkārtēju apstākli" Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē.

1. Notikums, kas nav raksturīgs apkalpojošā gaisa pārvadātāja parastai darbībai

29. Saskaņā ar šo nosacījumu ir jāizvērtē, vai ar apkalpojošā gaisa pārvadātāja personālu saistītu notikumu tā būtības vai cēloņa dēļ var uzskatīt par notikumu, kas nav raksturīgs šī gaisa pārvadātāja parastai darbībai [9].

4 Šajā nozīmē skat. spriedumu, 2021. gada 23. marts, *Airhelp* (C-28/20, EU:C:2021:226, 24. punkts un tajā minētā judikatūra).

5 Skat. neseno spriedumu, 2021. gada 23. marts, *Airhelp* (C-28/20, EU:C:2021:226, 23. punkts un tajā minētā judikatūra).

6 Turpat, 26. un nākamie punkti.

7 Skat. šo secinājumu 34. punktu.

8 Spriedums, 2021. gada 23. marts, *Airhelp* (C-28/20, EU:C:2021:226, 40. punkts).

9 Pēc analoģijas skat. spriedumu, 2021. gada 23. marts, *Airhelp* (C-28/20, EU:C:2021:226).

30. Šajā ziņā jāatgādina, ka attiecībā uz gaisa kuģu tehniskām problēmām Tiesa spriedumā *Wallentin-Hermann*[10] ir atzinusi, ka apstākļus, kas saistīti ar notikuma iestāšanos, par "ārkārtējiem" apstākļiem Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē var kvalificēt tikai tad, ja tie attiecas uz tādu notikumu, kurš, tāpat kā šīs regulas 14. apsvērumā uzskaitītie notikumi, nav raksturīgs attiecīgā gaisa pārvadātāja parastai darbībai un kas neietilpst gaisa pārvadātāja kontrolē tā būtības vai cēloņa dēļ. Tiesa nosprieda, ka, tā kā gaisa kuģu darbība nenovēršami rada tehniskas problēmas, gaisa pārvadātāji savā darbībā saskaras ar šādām problēmām. Tādējādi tehniskas problēmas, kas konstatētas gaisa kuģu tehniskās apkopes laikā vai šādas tehniskās apkopes neesamības dēļ, pašas par sevi nevar būt "ārkārtēji apstākļi" Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē. Turpretī daži fakti, piemēram, slēpti ražošanas defekti, kas ietekmē lidojumu drošību, vai gaisa kuģa bojājumi, kuru cēlonis ir sabotāža vai terorisms, var nebūt raksturīgi attiecīgā apkalpojošā gaisa pārvadātāja parastai darbībai un neietilpt tā faktiskajā kontrolē.

31. Tiesa jēdzienu "raksturīgs" vēlāk precizēja spriedumā *van der Lans*[11], kur Tiesa atzina, ka defekts, ko izraisījuši atsevišķu lidmašīnas detaļu priekšlaicīgi bojājumi, ir pēkšņs notikums. Tomēr Tiesa piebilda, ka šāds defekts ir *nesaraujami saistīts* ar ļoti sarežģīto lidmašīnas darbības sistēmu, jo attiecīgais gaisa pārvadātājs to lieto apstākļos, tostarp laikapstākļos, kas bieži ir sarežģīti vai pat ekstrēmi, tomēr ņemot vērā, ka ikviena lidmašīnas detaļa var tikt nomainīta. Tiesa no tā secināja, ka šis pēkšņais notikums ir raksturīgs attiecīgā pārvadātāja parastai darbībai, jo gaisa pārvadātāji, protams, sastopas ar neparedzētām tehniskām problēmām.

32. No šīs judikatūras izriet, ka gaisa kuģa tehniskās problēmas ir raksturīgas apkalpojošā gaisa pārvadātāja normālai darbībai, jo pārvadātājs šo darbību ietvaros sastopas ar neparedzētām tehniskām problēmām. Turpinājumā izvērtēšu, cik raksturīgi apkalpojošā gaisa pārvadātāja parastai darbībai ir personāla jautājumi.

33. Iepriekš minētajā spriedumā *Airhelp*[12] Tiesai tika lūgts noteikt, vai tiesiskā regulējuma ietvaros organizēts pilotu streiks ir raksturīgs gaisa transporta uzņēmuma parastai darbībai. Tiesa nosprieda, ka streiks, kura mērķis ir tikai panākt gaisa pārvadājumu uzņēmuma pilotu algas palielināšanu, viņu darba laika izmaiņas, kā arī lielāku prognozējamību darba laika jomā, ir uzskatāms par notikumu, kas raksturīgs šī uzņēmuma parastajai darbībai, it īpaši tad, ja šāds streiks tiek organizēts saskaņā ar tiesisko regulējumu. Konkrētāk, Tiesa balstījās uz faktu, ka streiks ir viens no veidiem, kādos var izpausties kolektīvās sarunas, un tādējādi tas ir uzskatāms par notikumu, kas ir raksturīgs attiecīgā darba devēja parastai darbībai.

34. Jāpiebilst – Tiesa uzsvēra, ka pasākumi, kas saistīti ar *apkalpojošā gaisa pārvadātāja personālu*, ir daļa no attiecīgā pārvadātāja parastas ikdienas darbības pārvaldības procesa. No šī sprieduma izriet, ka, izvērtējot pirmā nosacījuma īstenošanos, Tiesa izvērtē saistību starp skarto darbības jomu, proti, personāla jautājumiem, un apkalpojošā gaisa pārvadātāja darbību.

35. Šāda interpretācija šajā lietā ir jāizmanto tāpēc, ka apkalpes plānošana un personāla jautājumi ir gaisa pārvadātāja darbības pamataspekti. Attiecībā uz apkalpes plānošanu sabiedrībām ir jāievēro gaisa satiksmes tiesību akti, līgumiskie nosacījumi un personāla vēlmes[13]. Apkalpes plānošana ietver sarežģītas darbības, piemēram, apkalpes locekļu darbu pāros, dežūrgrafiku

[10] Šajā nozīmē skat. spriedumu, 2008. gada 22. decembris (C-549/07, EU:C:2008:771, 20., 24., 25. un 26. punkts). Vēlos norādīt, ka, aplūkojot šos notikumus, Tiesa nenošķir pirmo nosacījumu no otrā nosacījuma.

[11] Spriedums, 2015. gada 17. septembris (C-257/14, EU:C:2015:618, 41. un 42. punkts).

[12] Spriedums, 2021. gada 23. marts (C-28/20, EU:C:2021:226, 28., 29. un 30. punkts).

[13] Skat., piemēram, Komisijas Regulu (ES) Nr. 1178/2011 (2011. gada 3. novembris), ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras civilās aviācijas personālam saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 216/2008 (OV 2011, L 311, 1. lpp.), redakcijā, kas bija spēkā pamatlietas faktu norises laikā.

izveidi, personāla izsekojamību un apmācību, vienlaikus ņemot vērā tādus aspektus kā noguruma riska pārvaldība [14]. Principā, plānojot apkalpes, būtu jāparedz tāds notikums kā atsevišķa apkalpes locekļa, piemēram, otrā pilota, pēkšņa prombūtne [15].

36. Šajā ziņā vēlos uzsvērt – to, ka prombūtne ir "raksturīgs" notikums, nedrīkstētu ietekmēt tas, kāds tieši bijis otrā pilota pēkšņās prombūtnes iemesls. Tā kā pastāv iespējamība, ka šāds notikums var rasties [16], tas ir jāņem vērā apkalpojošā gaisa pārvadātāja sistēmu organizēšanā un pārvaldībā. Tādējādi neatkarīgi no tā, vai otrā pilota pēkšņu prombūtni izraisījuši ar veselību saistīti apstākļi, nāve vai citi iemesli, attiecīgajam apkalpojošajam gaisa pārvadātājam ir vai nu jāaizstāj prombūtnē esošā persona, vai arī lidojums jāatceļ.

37. Tāpēc es uzskatu, ka otrā pilota pēkšņa prombūtne ir notikums, kas ir raksturīgs apkalpojošā gaisa pārvadātāja parastai darbībai, un šāds notikums neatkarīgi no tā cēloņa ir uzskatāms par raksturīgu gaisa pārvadātāja normālai darbībai. Tā kā abi nosacījumi ir kumulatīvi [17], ja Tiesa piekritīs manai argumentācijai, otrais nosacījums nav jāpārbauda. Lai izvērtējums būtu pilnīgs, tomēr aplūkošu arī otro nosacījumu, proti, vai otrā pilota nāve ir notikums, kas neietilpst attiecīgā apkalpojošā gaisa pārvadātāja kontrolē.

2. Notikums, kas pilnībā neietilpst apkalpojošā gaisa pārvadātāja faktiskajā kontrolē

38. Spriedumā *Airhelp* Tiesa izvērtēja četrus kritērijus, lai noteiktu, vai notikums ir uzskatāms par tādu, kas pilnībā neietilpst apkalpojošā gaisa pārvadātāja faktiskajā kontrolē. Šajā lietā būtiski ir tikai trīs no šiem kritērijiem, jo ceturtais īpaši attiecas uz minētajā lietā aplūkotajiem juridiskajiem aspektiem, kas izriet no Eiropas Savienības Pamattiesību hartas (turpmāk tekstā – "Harta") 28. pantā nostiprinātajām pamattiesībām uz streikošanu [18].

39. Pamatojoties uz šiem trim kritērijiem, Tiesa konkrētāk izvērtēja, pirmkārt, vai notikums bija paredzams, otrkārt, vai darba devējam bija zināma kontrole pār šo notikumu un, treškārt, vai notikums apkalpojošajam gaisa pārvadātājam bija "ārējs". Šie trīs kritēriji, šķiet, ir kumulatīvi, un tie ir minimālie kritēriji tāda notikuma definēšanai, kas pilnībā neietilpst attiecīgā gaisa pārvadātāja faktiskajā kontrolē. Šos kritērijus izvērtēšu apgrieztā secībā tam, kā tos aplūkojusi Tiesa spriedumā *Airhelp*, jo ir loģiski, ka jautājums, vai notikums apkalpojošajam gaisa pārvadātājam ir "ārējs" vai "iekšējs", ir jānoskaidro pirms jautājuma, vai attiecīgais notikums ietilpst attiecīgā gaisa pārvadātāja kontrolē.

[14] IATA, ICAO, IFALPA, "Fatigue Management Guide for Airline Operators", 2015 (tiešsaistē). Pieejams interneta vietnē https://www.iata.org/en/publications/fatigue-management-guide/. Par to pašu skat. Regulas Nr. 965/2012 IV pielikuma (*Part-CAT*) A apakšdaļas (Vispārīgas prasības) 1. sadaļas (Gaisa kuģi ar dzinēju) CAT.GEN.MPA.100. punkta (Apkalpes pienākumi) b) un c) apakšpunkts.

[15] Skat., piemēram, https://www.easa.europa.eu/en/downloads/116532/en. Turpat, Regulas Nr. 965/2012 IV pielikuma (*Part-CAT*) A apakšdaļas (Vispārīgas prasības) 1. sadaļas (Gaisa kuģi ar dzinēju) CAT.GEN.MPA.100. punkta (Apkalpes pienākumi) b) un c) apakšpunkts.

[16] The World Bank Group, *Mortality rate, adult, male (per 1,000 male adults) – European Union* (Mirstības līmenis, pieaugušie, vīrieši (no 1000 vīriešu dzimuma pieaugušajiem) – Eiropas Savienība), 2018; pieejams interneta vietnē *Mortality rate, adult, male (per 1,000 male adults) – European Union | Data* (Mirstības līmenis, pieaugušie, vīrieši (no 1000 vīriešu dzimuma pieaugušajiem) – Eiropas Savienība | Dati) (worldbank.org).

[17] Skat. šo secinājumu 26. punktu.

[18] Ceturtais no šiem kritērijiem bija saistīts ar to, ka bija jārod līdzsvars starp pamattiesībām uz streikošanu un gaisa pārvadātāja darījumdarbības brīvību un tiesībām uz īpašumu, kas garantētas Hartas 16. un 17. pantā.

a) Ārējs notikums

40. Spriedumā *Airhelp* Tiesa norāda, ka jēdziena "ārkārtēji apstākļi" definēšanas nolūkā Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē notikumi, kuru cēlonis ir "iekšējs", ir jānošķir no notikumiem, kuru cēlonis apkalpojošajam gaisa pārvadātājam ir "ārējs".

41. Pirmkārt, ārēji notikumi – Tiesas ieskatā – ietver gaisa kuģa sadursmi ar putnu [19]; gaisa kuģa riepas bojājumus, ko izraisījis tāds svešķermenis kā uz lidostas skrejceļa esošas atlūzas [20]; uz lidostas skrejceļa izlijušu degvielu, kas bijis iemesls tā slēgšanai [21]; stāvošas lidmašīnas elevatora sadursmi ar citas aviosabiedrības gaisa kuģa eleronu, ko izraisījusi elerona kustība [22]; slēptus ražošanas defektus vai sabotāžas vai terorisma aktus [23].

42. Tiesa no tā secina, ka ārēju notikumu kopēja pazīme ir tas, ka "tos izraisījušas dabas norises *vai* trešās personas – piemēram, cita gaisa pārvadātāja vai publiskā vai privātā sektora struktūras, kas iesaistīta aviācijas vai lidostu darbībā, – rīcība" [24]. Attiecībā uz notikumiem, ko izraisījušas dabas norises, Tiesa ir nospriedusi, ka Eiropas gaisa telpas daļas slēgšana vulkāna izvirduma dēļ, piemēram, kā tas bija *Eyjafjallajökull* vulkāna izvirduma gadījumā, ir uzskatāma par "ārkārtējiem apstākļiem" [25]. Attiecībā uz notikumiem, ko izraisījusi trešās personas rīcība, jāuzsver, ka gaisa satiksmes kontrolieru vai lidostu personāla streikošana var būt "ārkārtējs apstāklis" šīs regulas 5. panta 3. punkta izpratnē, ja šāda streikošana neietilpst attiecīgā pārvadātāja darbībā un tādējādi – tā faktiskajā kontrolē [26].

43. Otrkārt, saistībā ar iekšējiem notikumiem Tiesa ir nospriedusi, ka attiecīgā gaisa pārvadātāja personāla aizsākts un turpināts streiks, piemēram, streiks, kas sākts pēc arodbiedrību aicinājuma, ir šī uzņēmuma "iekšējs" notikums, jo arodbiedrības pārstāv minētā uzņēmuma darbinieku intereses [27]. Piebildīšu, ka Tiesa jau iepriekš ir atzinusi – streiks bez arodbiedrību vai personāla pārstāvju dalības, ko izraisījis paziņojums par sabiedrības restrukturizāciju, nav uzskatāms par "ārkārtēju apstākli" [28].

44. Šajā lietā var uzskatīt, ka pārvadātāja pienākums ir organizēt personāla darbu tā, lai tiktu novērsti jebkādi darba procesa traucējumi personāla slimības vai citas darbnespējas dēļ. Kā norādīts iepriekš, personāla organizēšana ietilpst parastas gaisa pārvadātāja ikdienas darbības pārvaldības procesā [29]. No tā izriet, ka parastas ikdienas darbības pārvaldība atbilst "iekšējo" notikumu kategorijai. Tādējādi, ja otrā pilota nāve ir saistīta ar apkalpojošā gaisa pārvadātāja darbību (vai bezdarbību), proti, ir saistīta ar otrā pilota darba pienākumu izpildi, šāds notikums pilnībā ir uzskatāms par "iekšēju notikumu". Ja otrā pilota nāve iestājas ārpus darba laika un nav

[19] Spriedums, 2017. gada 4. maijs, *Pešková* un *Peška* (C-315/15, EU:C:2017:342, 26. punkts).

[20] Spriedums, 2019. gada 4. aprīlis, *Germanwings* (C-501/17, EU:C:2019:288, 34. punkts).

[21] Spriedums, 2019. gada 26. jūnijs, *Moens* (C-159/18, EU:C:2019:535, 29. punkts).

[22] Rīkojums, 2021. gada 14. janvāris, *Airhelp* (C-264/20, nav publicēts, EU:C:2021:26, 26. punkts).

[23] 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. punkts).

[24] Spriedums, 2021. gada 23. marts, *Airhelp* (C-28/20, EU:C:2021:226, 41. punkts); mans izcēlums.

[25] Spriedums, 2013. gada 31. janvāris, *McDonagh* (C-12/11, EU:C:2013:43).

[26] Šajā nozīmē skat. spriedumu, 2012. gada 4. oktobris, *Finnair* (C-22/11, EU:C:2012:604), minēts spriedumā *Airhelp* (C-28/20, EU:C:2021:226, 42. punkts).

[27] Spriedums, 2021. gada 23. marts, *Airhelp* (C-28/20, EU:C:2021:226, 44. 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:2018:2588).

[29] Skat. šo secinājumu 34.–36. punktu.

saistīta ar darba pienākumu izpildi, situācija ir pilnīgi pretēja. Pievienojos Komisijas viedoklim, ka tas būtu jāuzskata par "notikumu, kas saistīts ar dabas norisēm", un tādēļ būtu raksturojams kā "ārējs" notikums.

b) Noteikta apmēra kontrole pār aplūkojamo notikumu

45. Spriedumā *Airhelp* Tiesa ir izskaidrojusi, ka notikums, kas ir attiecīgā gaisa pārvadātāja pilnīgā kontrolē, ir notikums, attiecībā uz kuru gaisa pārvadātājam principā ir līdzekļi, lai tam sagatavotos un vajadzības gadījumā neitralizētu tā sekas, un tādējādi tas zināmā mērā saglabātu kontroli pār notikumiem [30].

46. Šajā ziņā es secinu, ka komerciālo gaisa pārvadājumu jomā gaisa pārvadātājiem, veicot savu darbību, ir jāievēro stingras tehniskās un administratīvās procedūras. Tādējādi apkalpojošais gaisa pārvadātājs principā nevar apgalvot, ka tam nebūtu nekādas kontroles pār tā organizāciju un personāla pārvaldību. Gaisa pārvadātājam ir jāveic visi vajadzīgie pasākumi, lai novērstu jebkādas problēmas, kas varētu ietekmēt tā apkalpes locekļus, it īpaši – jebko, kas varētu ietekmēt pilotus.

47. Vēlos īpaši atgādināt – lai varētu veikt lidojumus, pilotam jāsaņem veselības apliecība. Regulas Nr. 1178/2011 IV pielikumā tostarp ir paredzēts, ka, "izmantojot tiesības, ko piešķir [..] komercpilota apliecība (*CPL*), daudzpilotu apkalpes pilota apliecība (*MPL*) vai aviokompāniju transporta pilota apliecība (*ATPL*), pilotam ir nepieciešama derīga 1. klases veselības apliecība", kuru pagarina aviācijas medicīnas centrs vai aviācijas medicīnas pārbaužu veicējs [31]. 1. klases veselības apliecības derīgums ir 12 mēneši [32]. Vēlos uzsvērt, ka regulāru aviācijas medicīnas pārbaužu mērķis ir nodrošināt pilota medicīnisko piemērotību vai līdz minimumam samazināt medicīniskās nepiemērotības risku [33].

48. Tomēr pat regulāras medicīnas pārbaudes negarantē, ka pārbaužu starplaikā nevarētu iestāties personas, attiecībā uz kuru šādas pārbaudes tiek veiktas, nāve. Pat ja gaisa pārvadātājs ir ieviesis un īstenojis visus nepieciešamos pasākumus, atsevišķi notikumi, tādi kā pēkšņa un neparedzēta otrā pilota nāve ārpus gaisa pārvadātāja ierastās bāzes vietas, var būt notikums, kuram gaisa pārvadātājs nevar sagatavoties un kura sekas tas nevar samazināt.

49. Manuprāt, iesniedzējtiesai būtu jāpārbauda, vai otrā pilota nāvi izraisījušie iemesli ietilpa attiecīgā apkalpojošā gaisa pārvadātāja kontrolē. Šajā ziņā iesniedzējtiesai būtu jāizvērtē, vai apkalpojošais gaisa pārvadātājs ir ievērojis ar attiecīgā otrā pilota veselību saistītās procedūras un drošības prasības, vai paredzētās veselības pārbaudes ir veiktas pareizi un vai regulāro pārbaužu gaitā nekas nav liecinājis par to, ka attiecīgā otrā pilota veselības stāvoklis nav pietiekami labs

30 Spriedums, 2021. gada 23. marts, *Airhelp* (C-28/20, EU:C:2021:226, 35. punkts).

31 Turpat, IV pielikuma (*Part-MED*), redakcijā, kas bija spēkā pamatlietas faktu norises laikā, A apakšdaļas "Vispārīgās prasības" 2. iedaļas "Prasības veselības apliecībām" MED.A.030. punkta "Veselības apliecības" c) apakšpunkta 4. punkts un MED.A.040. punkta "Veselības apliecību izdošana, atkārtota apstiprināšana un atjaunošana" c) apakšpunkta 1. punkts.

32 Turpat, IV pielikuma (*Part-MED*) A apakšdaļas "Vispārīgās prasības" 2. iedaļas "Prasības veselības apliecībām" MED.A.045. punkta "Veselības apliecību derīgums, atkārtota apstiprināšana un atjaunošana" a) apakšpunkta 1. un 2. punkts. Pilotiem, kas veic viena pilota komerciālā gaisa transporta darbības, pārvadājot pasažierus, un ir sasnieguši 40 gadu vecumu, kā arī pilotiem, kas ir vecāki par 60 gadiem, 1. klases veselības apliecības derīgums ir seši mēneši, un to var atjaunot, veicot aviācijas medicīnas pārbaudes vai novērtējumus.

33 Attiecībā uz ekspluatanta atbildību un personāla vajadzībām skat. Regulas Nr. 965/2012 III pielikuma (*Part-ORO*) GEN apakšdaļas "Vispārīgas prasības" 1. sadaļas "Vispārīga informācija" ORO.GEN.110. punkta "Ekspluatanta atbildība" e) un g) apakšpunktu un 2. sadaļas "Pārvaldība" ORO.GEN.210. punkta "Prasības personālam" c) un e) apakšpunktu.

viņa darba pienākumu veikšanai. Ja šie trīs nosacījumi ir izpildīti, manuprāt, var secināt, ka šajā gadījumā otrā pilota nāvi izraisījušie iemesli pilnībā neietilpst apkalpojošā gaisa pārvadātāja kontrolē.

c) Par aplūkojamā notikuma paredzamību

50. Spriedumā *Airhelp* Tiesa norāda, ka darbinieku streikošanas tiesības ir garantētas Hartas 28. pantā un tas, ka viņi uz tām atsaucas un tātad uzsāk streiku, ir jāuzskata par faktu, ko var prognozēt ikviens darba devējs, it īpaši tad, ja šāds streiks iepriekš ir pieteikts [34].

51. Šādi rīkojoties, Tiesa piemēro klasisko vārdnīcas definīciju, kas noteic, ka paredzams notikums vai situācija ir tad, ja tas/tā ir zināms(-a) vai to var paredzēt, pirms tas/tā notiek [*foreseeable event or situation is one that can be known about or guessed before it happens*] [35]. Tomēr jēdzienu "paredzams [*foreseeable*]" var definēt arī kā "tādu, kas ir *saprātīgi* [*reasonably*] paredzams" [36]. Jēdziens "saprātīgi" paredz notikuma iestāšanās iespējamības izvērtēšanu. Tādējādi Tiesai ir jānosaka, kāda ir iespējamība, ka gaisa pārvadātājs būtu varējis paredzēt aplūkojamā notikuma sekas. Būtībā tā ir konkrētā gadījuma izvērtēšana, kurā jānosaka notikuma rašanās konteksts, un tam ir nepieciešama abstraktu statistikas datu pārbaude un īpaša attiecīgās personas izmeklējuma veikšana.

52. Šajā gadījumā jānorāda, ka iesniedzējtiesas pienākums ir, ņemot vērā tās rīcībā esošos statistikas datus, noteikt, vai cilvēka, kam ir nedaudz pāri 40 gadiem, nāve ir sagaidāms notikums. Šajā ziņā jāatgādina, ka, palielinoties vecumam, pieaug aviācijas medicīnas pārbaužu veikšanas biežums. Piemēram, 1. klases veselības apliecības turētājiem, kas sasnieguši 60 gadu vecumu, veselības apliecības derīgums tiek saīsināts līdz sešiem mēnešiem. Šīs apliecības var atjaunot, tikai veicot aviācijas medicīnas pārbaudes vai novērtējumus [37]. No šīs prasības var secināt, ka, palielinoties pilotu vecumam, pieaug viņu veselības riski.

53. Attiecībā uz konkrētiem datiem par otro pilotu lūgumā sniegt prejudiciālu nolēmumu nav precizēti nekādi dati par viņa nāves cēloni. Prejudiciālajā jautājumā ir minēts, ka otrais pilots bija pilnībā veicis paredzētās regulārās medicīniskās pārbaudes. Ir norādīts arī, ka otrā pilota, kam bija nedaudz pāri 40 gadiem, pēkšņā nāve ir smagi šokējusi lidojuma apkalpi.

54. Šajā ziņā secinu, ka šādos apstākļos iepriekš minētās 1. klases veselības apliecības derīgums ir 12 mēneši [38] un pēc tās derīguma beigām šīs apliecības turētājam ir jāpiesakās tās atjaunošanai. Tādējādi, lai gan varētu pieņemt, ka šajā lietā attiecīgais otrais pilots bija veicis nepieciešamās medicīniskās pārbaudes un viņa veselības stāvoklis bija labs, šo faktu konstatēšana ir iesniedzējtiesas uzdevums.

55. Tāpēc šajā lietā otrā pilota nāve, šķiet, ir notikums ar zemu iestāšanās iespējamību un tātad šādos apstākļos ir uzskatāms par notikumu, ko gaisa pārvadātājs nevarēja paredzēt.

[34] Spriedums, 2021. gada 23. marts (C-28/20, EU:C:2021:226, 32. punkts).

[35] Skat., piemēram, tiešsaistes vārdnīcas *Cambridge Dictionary* definīciju; pieejama interneta vietnē https://dictionary.cambridge.org/fr/dictionnaire/anglais/foreseeable.

[36] Skat. tiešsaistes vārdnīcu *Merriam-Webster* interneta vietnē https://www.merriam-webster.com/dictionary/foreseeable; mans izcēlums.

[37] Skat. šo secinājumu 32. zemsvītras piezīmi. Tāpat 1. klases veselības apliecības turētājiem, kas veic viena pilota komerciālā gaisa transporta darbības un ir sasnieguši 40 gadu vecumu, ir jāatjauno apliecības ik pēc sešiem mēnešiem.

[38] Skat. šo secinājumu 47. punktu.

3. Starpsecinājumi

56. Ņemot vērā iepriekš minēto, ierosinu Tiesai atbildēt, ka Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka tāda lidojuma atcelšana, kurš bija paredzēts no lidostas, kas atrodas ārpus attiecīgā apkalpojošā gaisa pārvadātāja bāzes vietas, otrā pilota, kurš bez ierobežojumiem bija veicis noteiktās regulārās medicīniskās pārbaudes, pēkšņas nāves dēļ neatbilst "ārkārtēju apstākļu" jēdzienam šīs tiesību normas izpratnē.

57. Ja Tiesa tomēr atzītu, ka otrā pilota nāve ir atzīstama par ārkārtēju apstākli, tai būtu jāizvērtē jēdziens par saprātīgiem pasākumiem, kas ir jāveic gaisa pārvadātājam.

C. Par saprātīgu pasākumu jēdzienu saskaņā ar judikatūru

58. Lai gaisa pārvadātājs tiktu atbrīvots no pienākuma izmaksāt kompensāciju, tam ir jāpierāda, ka tas ir veicis visus saprātīgos pasākumus, kādi no tā tika prasīti. Spriedumā *Germanwings*[39] Tiesa atzina, ka apkalpojošajam gaisa pārvadātājam ir pienākums izmantot visu tā rīcībā esošo personālu vai materiālus un finanšu līdzekļus. Spriedumā *Wallentin-Hermann*[40] Tiesa atzina – fakts, ka gaisa pārvadātājs ir ievērojis minimālās gaisa kuģa tehniskās apkopes prasības, nav pietiekams, lai pierādītu, ka šis pārvadātājs ir veicis visus iespējamos [saprātīgos] pasākumus.

59. Tomēr spriedumā Eglītis un Ratnieks[41] Tiesa atzina, ka no apkalpojošā gaisa pārvadātāja nevar prasīt, lai tas vispārīgā un nediferencētā veidā ieplānotu minimālo laika rezervi, kas bez atšķirībām būtu piemērojama visiem gaisa pārvadātājiem visos ārkārtēju apstākļu iestāšanās gadījumos. Vajadzīgās laika rezerves apjomam nebūtu jārada gaisa pārvadātājam, ņemot vērā tā spējas, pārmērīgas grūtības.

60. Turklāt spriedumā *Pešková* un *Peška*[42] Tiesa atzina, ka apkalpojošais gaisa pārvadātājs nav atbildīgs par gadījumiem, kad trešās personas, piemēram, gaisa satiksmes dispečeri, veikušas iespējamos pasākumus saskaņā ar attiecīgās jurisdikcijas prasībām. Savukārt spriedumā *Moens*[43] Tiesa secināja, ka uz lidostas skrejceļa izlijusi degviela, kas bija iemesls tā slēgšanai, ir apstāklis, no kura nevarētu izvairīties pat tad, ja tiktu veikti visi iespējamie pasākumi.

61. Visbeidzot, tieši spriedumā *Transportes Aéreos Portugueses*[44] par gaisa kuģa nolaišanos un lidojuma pārtraukšanu pasažiera problemātiskas uzvedības dēļ Tiesa visprecīzāk ir definējusi iespējamo [saprātīgo] pasākumu jēdzienu. Tiesa norādīja, ka saprātīgie pasākumi 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. 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

[39] Spriedums, 2019. gada 4. aprīlis (C-501/17, EU:C:2019:288).

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

[41] Spriedums, 2011. gada 12. maijs (C-294/10, EU:C:2011:303, 31. un 35. punkts), un līdzīgi skat. ģenerāladvokāta J. Tančeva [*E. Tanchev*] secinājumus lietā *Moens* (C-159/18, EU:C:2018:1040, 33. punkts).

[42] Spriedums, 2017. gada 4. maijs (C-315/15, EU:C:2017:342, 43. un 44. punkts).

[43] Spriedums, 2019. gada 26. jūnijs (C-159/18, EU:C:2019:535).

[44] Spriedums, 2020. gada 11. jūnijs (C-74/19, EU:C:2020:460, 58., 59. un 61. punkts).

citā aviosabiedrību grupā, – un kas sasniedz galamērķi ātrāk nekā attiecīgā gaisa pārvadātāja nākamais reiss. Tomēr valsts tiesai ir jāizvērtē, vai ar šāda veida maršruta maiņu šim gaisa pārvadātājam, ņemot vērā tā spējas, rastos pārmērīgas grūtības.

62. Vēlos uzsvērt, ka otrā pilota nāve neatkarīgi no konkrētajiem apstākļiem, kādos tā notikusi, katrā ziņā novestu pie lidojuma atcelšanas, ja nav aizvietojošā pilota. Proti, kā tika minēts iepriekš, Regulā Nr. 965/2012 ir noteikts, ka atbilstoši šādos lidojumos izmantotajam gaisa kuģa veidam apkalpojošajam gaisa pārvadātājam ir jānodrošina lidojuma apkalpe, kurā ir vismaz divi piloti. Tas nozīmē, ka komandierim nebūtu atļauts veikt atpakaļlidojumu vienam – bez otrā pilota klātbūtnes [45].

63. Turklāt, kā paskaidro Komisija [46], saskaņā ar gaisa satiksmes drošības noteikumiem ne katrs pilots var pildīt aizvietojošā pilota pienākumus. Aizvietojošajam pilotam ir jābūt pilnībā kvalificētam un pietiekami apmācītam, un viņam jābūt arī pieredzei saistībā ar konkrēto lidmašīnu un maršrutu. Tas nozīmē, ka gaisa pārvadātājiem, kas izmanto dažādus gaisa kuģus, nepietiek ar to, ka katrā galamērķī ir pieejama papildu apkalpe; ir jābūt pieejamām rezerves apkalpēm atbilstoši visiem izmantoto lidmašīnu veidiem un visiem maršrutiem jebkurā galamērķī, ko apkalpo attiecīgais gaisa pārvadātājs. Ja Tiesa uzskatītu, ka apstākļi ir ārkārtēji, šāds pienākums radītu nesamērīgas izmaksas un nešķiet saprātīgs.

64. Tādējādi, lai gaisa pārvadātājs tiktu atbrīvots no pienākuma izmaksāt kompensāciju, tam ir jāpierāda, ka tas ir veicis visus vajadzīgos samērīgos un saprātīgos pasākumus.

IV. Secinājumi

65. Pamatojoties uz iepriekš izklāstīto analīzi, ierosinu Tiesai uz *Landgericht Stuttgart* (Štutgartes 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 un ar ko atceļ Regulu (EEK) Nr. 295/91, 5. panta 3. punkts

ir jāinterpretē, ka

tāda lidojuma atcelšana, kurš bija paredzēts izlidošanai no lidostas, kas atrodas ārpus attiecīgā apkalpojošā gaisa pārvadātāja bāzes vietas, otrā pilota, kurš bez ierobežojumiem bija veicis noteiktās regulārās medicīniskās pārbaudes, pēkšņas nāves dēļ neatbilst "ārkārtēju apstākļu" jēdzienam šīs tiesību normas izpratnē.

[45] Šajā regulā ir ietvertas arī norādes par citu apkalpes locekļu laba garīgā stāvokļa nozīmi. Šķiet, ka šajā lietā apkalpes locekļi nejutās spējīgi veikt lidojumu uzreiz pēc iespējami traumējošo jaunumu saņemšanas par kolēģa nāvi.

[46] Komisijas apsvērumi, 31. punkts.