ĢENERĀLADVOKĀTA ĪVA BOTA [*YVES BOT*]
SECINĀJUMI,
sniegti 2012. gada 22. martā [1]

Lieta C-12/11

Denise McDonagh
pret
Ryanair Ltd

(Dublin Metropolitan District Court (Īrija) lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu)

Gaisa transports — Kompensācija un atbalsts pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos — Jēdziens "ārkārtēji apstākļi" Regulas (EK) Nr. 261/2004 izpratnē — Gaisa telpas slēgšana vulkāna izvirduma dēļ

1. Ar šo lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu Tiesai tiek lūgts precizēt Regulas (EK) Nr. 261/2004 [2] 5. un 9. pantā paredzētā gaisa pārvadātāju pienākuma sniegt atbalstu lidmašīnas pasažieriem apmēru.

2. Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta b) apakšpunktā ir noteikts, ka, ja lidojums tiek atcelts, tad attiecīgajiem pasažieriem ir tiesības saskaņā ar šīs regulas 9. pantu no apkalpojošā gaisa pārvadātāja saņemt atbalstu. Gaisa pārvadātājam šis pienākums ir jāpilda, pat ja lidojums ticis atcelts ārkārtēju apstākļu dēļ.

3. Izskatāmā lieta ir saistīta ar Islandē 2010. gadā notikušo vulkāna Eijafjadlajegidla [*Eyjafjallajökull*] izvirdumu, kā rezultātā tika slēgta gaisa telpa un tādējādi tika atcelti vairāk nekā 100 000 lidojumu, skarot gandrīz 10 miljonus pasažieru.

4. Šajā lietā jautājums būtībā ir par to, vai gaisa pārvadātājs ir jāatbrīvo no pienākuma sniegt atbalstu pasažieriem, kad viņu lidojums ir ticis atcelts, jo gaisa telpa ir slēgta vulkāna izvirduma dēļ. Citiem vārdiem, vai tāds notikums kā gaisa telpas slēgšana pēc Eijafjadlajegidla vulkāna izvirduma ietilpst "ārkārtēju apstākļu" jēdzienā Regulas Nr. 261/2004 izpratnē, kā rezultātā gaisa pārvadātājam ir jāsniedz atbalsts pasažieriem, kuru lidojums ir atcelts, atbilstoši šīs regulas 5. un 9. pantam, vai tomēr tas ietilpst kategorijā, kas pārsniedz ārkārtējus apstākļus, tādējādi gaisa pārvadātāju atbrīvojot no šāda pienākuma?

1 — Oriģinālvaloda – franču.

2 — Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 11. februāra Regula [Nr. 261/2004], ar ko paredz kopīgus noteikumus par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos un ar ko atceļ Regulu (EEK) Nr. 295/91 (OV L 46, 1. lpp.).

5. Turklāt *Dublin Metropolitan District Court* [Dublinas galvaspilsētas iecirkņa tiesa] (Īrija) vaicā, vai minētajās normās paredzētais pienākums sniegt atbalstu laika vai finansiālā izpratnē ir ierobežojams, ja lidojums ir atcelts ārkārtēju apstākļu dēļ. Noliedzošas atbildes gadījumā tā vaicā, vai minētās normas ir spēkā, jo tās esot pretrunā samērīguma un nediskriminācijas principiem, "objektīva interešu līdzsvara" principam, kas paredzēts 1999. gada 9. decembrī Monreālā parakstītajā Konvencijā par dažu starptautisko gaisa pārvadājumu noteikumu unifikāciju [3], kā arī Eiropas Savienības Pamattiesību hartas [4] 16. un 17. pantam.

6. Šajos secinājumos es izskaidrošu iemeslus, kuru dēļ es uzskatu, ka Regulas Nr. 261/2004 5. un 9. pants ir interpretējami tādējādi, ka tādi apstākļi kā gaisa telpas slēgšana vulkāna izvirduma dēļ ir ārkārtēji apstākļi minētās regulas izpratnē.

7. Turklāt es norādīšu, kādēļ, manuprāt, šajās normās nav nedz tieša atbrīvojuma no pienākuma sniegt atbalstu pasažieriem, kuru lidojums ir atcelts ārkārtēju apstākļu dēļ, nedz tā ierobežojumu un kādēļ šis konstatējums neapdraud minēto normu spēkā esamību.

I – Atbilstošās tiesību normas

A – *Starptautiskais tiesiskais regulējums*

8. Monreālas konvencija Eiropas Kopienu vārdā tika apstiprināta ar Lēmumu 2001/539/EK [5] un Eiropas Savienībā tā stājās spēkā 2004. gada 28. jūnijā.

9. Monreālas konvencijas preambulas trešais un piektais apsvērums ir šādi:

"Atzīstot to, cik svarīgi ir nodrošināt patērētāju interešu aizsardzību starptautisko gaisa pārvadājumu jomā un vajadzību pēc taisnīgas kompensācijas, kas noteikta, balstoties uz atlīdzināšanas principu;

[..]

Būdamas pārliecinātas par to, ka valstu kolektīvā darbība turpmākajai dažu noteikumu saskaņošanai un kodificēšanai, kas reglamentē starptautiskos gaisa pārvadājumus, jaunas konvencijas veidā ir vispiemērotākais līdzeklis objektīva interešu līdzsvara panākšanai".

B – *Savienības tiesiskais regulējums*

10. Regulas Nr. 261/2004 1. apsvērumā ir norādīts, ka Kopienas rīcībai gaisa satiksmes nozarē cita starpā ir jābūt vērstai uz to, lai nodrošinātu augsta līmeņa pasažieru aizsardzību.

11. Šīs regulas 14. apsvērumā ir paredzēts, ka 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.

3 — Turpmāk tekstā – "Monreālas konvencija".

4 — Turpmāk tekstā – "Harta".

5 — Padomes 2001. gada 5. aprīļa Lēmums [2001/539/EK] par to, kā Eiropas Kopiena noslēdz Konvenciju par dažu starptautisko gaisa pārvadājumu noteikumu unifikāciju (Monreālas Konvencija) (OV L 194, 38. lpp.).

12. Minētās regulas 5. pants ir izteikts šādā redakcijā:

"1. Ja atceļ lidojumu, attiecīgajiem pasažieriem:

[..]

b) apkalpojošais gaisa pārvadātājs piedāvā atbalstu saskaņā ar 9. panta 1. punkta a) apakšpunktu un 2. punktu, kā arī maršruta maiņas gadījumā, ja plānojamais jaunā reisa izlidošanas laiks ir vismaz dienu pēc atceltā reisa izlidošanas laika, atbalstu, kas paredzēts 9. panta 1. punkta b) un c) apakšpunktā, un

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.

[..]"

13. Regulas Nr. 261/2004 9. pantā ir noteikts, ka:

"1. Ja ir izdarīta atsauce uz šo pantu, pasažieriem bez maksas piedāvā:

a) ēdināšanu un atspirdzinājumus samērīgā attiecībā pret gaidīšanas laiku;

b) izmitināšanu viesnīcā:

— ja kādā vietā ir jāuzturas vienu vai vairākas naktis vai

— ja kādā vietā ir jāuzturas ilgāk, nekā pasažieris bija plānojis;

c) transportu no lidostas uz izmitināšanas vietu (viesnīcu vai citu vietu).

2. Turklāt pasažieriem piedāvā bez maksas veikt divus telefona zvanus, nosūtīt divas teleksa vai faksa ziņas vai arī divas elektroniskās vēstules.

3. Piemērojot šo pantu, apkalpojošais gaisa pārvadātājs īpašu uzmanību pievērš personu ar ierobežotām pārvietošanās iespējām un to pavadītāju vajadzībām, kā arī to bērnu vajadzībām, kas ceļo bez pavadības."

II – Pamatlietas fakti

14. 2010. gada 20. martā Islandē sākās Eijafjadlajegidla vulkāna izvirdums. 2010. gada 14. aprīlī sākās tā eksplozīvā fāze, kā rezultātā 2010. gada 15. aprīlī tika slēgta vairāku dalībvalstu gaisa telpa riska dēļ, ko radīja šīs eksplozijas rezultātā izveidojies vulkānisko pelnu mākonis.

15. Laika posmā no 2010. gada 15. līdz 23. aprīlim atbildīgās gaisa satiksmes iestādes slēdza lielāko daļu Ziemeļeiropas gaisa telpas, tostarp arī Īrijas un Lielbritānijas gaisa telpas. Pēc tam līdz 2010. gada 17. maijam vairāku dalībvalstu gaisa telpas, uz kurām un no kurām lidsabiedrība *Ryanair Ltd*[6] veica lidojumus, vietumis un laiku pa laikam tika slēgtas.

6 — Turpmāk tekstā – "*Ryanair*".

16. Šo gaisa telpu slēgšanas dēļ lidsabiedrības bija spiestas atcelt aptuveni 100 000 lidojumu laika posmā no 2010. gada 15. līdz 21. aprīlim un 10 miljoni pasažieru šajā periodā nevarēja ceļot.

17. Konkrētāk par *Ryanair* – tai bija jāatceļ aptuveni 9500 lidojumi vulkānisko pelnu mākoņa dēļ, ka rezultātā tika pārtraukti 1,4 miljonu pasažieru ceļojumi. Iesniedzējtiesa precizē, ka *Ryanair* bija gatava sniegt pakalpojumus saviem pasažieriem, tomēr tā to nevarēja darīt gaisa telpu slēgšanas dēļ.

18. *Commission for Aviation Regulation in Ireland* [Īrijas Aviācijas regulatīvā komisija] norādīja, ka Eijafjadlajegidla vulkāna izvirdums un tam sekojošā gaisa telpu slēgšana esot ārkārtēji apstākļi Regulas Nr. 261/2004 izpratnē. Tādējādi pasažieriem, kuru lidojums tika atcelts, neesot bijis tiesību saskaņā ar šīs regulas 5. panta 3. punktu pieprasīt kompensāciju, pamatojoties uz tās 7. pantu.

19. *McDonagh* kundze bija viena no pasažieriem, kuru lidojums tika atcelts vulkāna izvirduma dēļ. Viņa bija nopirkusi biļeti no *Ryanair* lidojumam no Faru uz Dublinu 2010. gada 17. aprīlī.

20. Tajā pašā dienā viņas lidojums tika atcelts gaisa telpas slēgšanas dēļ. Tikai 2010. gada 22. aprīlī tika atjaunota gaisa satiksme starp Īriju un kontinentālo Eiropu. *McDonagh* 2010. gada 24. aprīlī beidzot varēja atgriezties Īrijā.

21. Laika posmā no 2010. gada 17. līdz 24. aprīlim *Ryanair* nesniedza *McDonagh* atbalsta pakalpojumus Regulas Nr. 261/2004 9. panta izpratnē. Viņa uzskata, ka *Ryanair* ir pienākums viņai izmaksāt kompensāciju vai zaudējumu atlīdzību EUR 1129,41 apmērā, kas atbilst tām izmaksām, kas prasītājai radušās, pērkot ēdienu, dzērienu, kā arī maksājot par nakšņošanu un transportu. Tādēļ viņa iesniedza prasību iesniedzējtiesā.

III – Prejudiciālie jautājumi

22. *Dublin Metropolitan District Court* ir radušās šaubas par interpretāciju, kāda būtu piešķirama Regulas Nr. 261/2004 5. un 9. pantam, un arī par šo normu spēkā esamību. Tādējādi tā nolēma apturēt tiesvedību lietā un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:

"1) Vai tādi apstākļi kā Eiropas gaisa telpas slēgšana, ko izraisījis Eijafjadlajegidla vulkāna izvirdums Islandē, kā rezultātā radušies plaši un ilgstoši gaisa satiksmes pārtraukumi, pārsniedz "ārkārtējus apstākļus" Regulas 261/2004 nozīmē?

2) Ja atbilde uz pirmo jautājumu ir apstiprinoša, vai šādos apstākļos atbildība, kas izriet no pienākuma nodrošināt atbalstu, tiek izslēgta saskaņā ar [šīs regulas] 5. un 9. pantu?

3) Ja atbilde uz otro jautājumu ir noliedzoša, vai [minētās regulas] 5. un 9. pants ir spēkā neesoši tiktāl, ciktāl tie ir pretrunā samērīguma un nediskriminācijas principiem, Monreālas konvencijā iedibinātajam "objektīva interešu līdzsvara" principam un [..] Hartas 16. un 17. pantam?

4) Vai [Regulas Nr. 261/2004] 5. un 9. pantā paredzētais pienākums ir jāinterpretē tādējādi, ka tam ir netiešs laika un/vai finansiāls ierobežojums, nodrošinot atbalstu gadījumos, kad lidojumu atcelšanu ir izraisījuši "ārkārtēji apstākļi"?

5) Ja atbilde uz ceturto jautājumu ir noliedzoša, vai [šīs regulas] 5. un 9. pants ir spēkā neesoši tiktāl, ciktāl tie ir pretrunā samērīguma un nediskriminācijas principiem, Monreālas konvencijā iedibinātajam "objektīva interešu līdzsvara" principam un [..] Hartas 16. un 17. pantam?"

IV – Analīze

23. Vispirms ar pirmo un otro jautājumu iesniedzējtiesa jautā Tiesai, vai Regulas Nr. 261/2004 5. un 9. pants ir interpretējami tādējādi, ka tādi apstākļi, kad pēc vulkāna izvirduma ir slēgta gaisa telpa, ir uzskatāmi par "ārkārtējiem apstākļiem", tādējādi atbrīvojot gaisa pārvadātāju no pienākuma sniegt atbalstu pasažieriem, kuru lidojums pēc minētās slēgšanas ir ticis atcelts.

24. Ar trešo jautājumu iesniedzējtiesa būtībā jautā, vai gadījumā, ja minētā slēgšana būtu apstāklis, kas pārsniedz ārkārtēju apstākļu apmērus, bet tomēr neatbrīvotu gaisa pārvadātāju no pienākuma sniegt atbalstu pasažieriem, kuru lidojums ir atcelts, vai šīs regulas 5. un 9. pants nav spēkā, ciktāl tie ir pretrunā samērīguma un nediskriminācijas principiem, Monreālas konvencijā nostiprinātajam "objektīva interešu līdzsvara" principam, kā arī Hartas 16. un 17. pantam.

25. Turpinot, ar ceturto jautājumu iesniedzējtiesa Tiesu lūdz atbildēt, vai minētās regulas 5. un 9. pantā paredzētais pienākums sniegt atbalstu pasažieriem, kuru lidojums ir atcelts "ārkārtēju apstākļu" dēļ, ir netieši ierobežots laikā un/vai finansiālā ziņā.

26. Ja tā nav, iesniedzējtiesa, uzdodot piekto jautājumu, vaicā, vai šie noteikumi ir spēkā, ciktāl tie ir pretrunā samērīguma un nediskriminācijas principiem, Monreālas konvencijā nostiprinātajam "objektīva interešu līdzsvara" principam, kā arī Hartas 16. un 17. pantam.

A – *Par pirmo, otro un trešo jautājumu*

27. Vispirms ir jāatgādina, ka Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta b) apakšpunktā ir paredzēts, ka apkalpojošajam gaisa pārvadātājam ir jāpiedāvā atbalsts pasažieriem, kuru lidojums ir atcelts. Pretēji pienākumam izmaksāt kompensāciju, kas paredzēts šīs regulas 5. panta 1. punkta c) apakšpunktā, atbalsta sniegšanas pienākums ir spēkā pat tad, ja atcelšana ir notikusi "ārkārtēju apstākļu" dēļ[7].

28. Šajā lietā iesniedzējtiesa vaicā, vai tādi apstākļi kā gaisa telpas slēgšana pēc Eijafjadlajegidla vulkāna izvirduma pārsniedz ārkārtēju apstākļu mērogu, tādējādi atbrīvojot apkalpojošo gaisa pārvadātāju no jebkāda pienākuma sniegt atbalstu pasažieriem, kuru lidojums ir atcelts minētās slēgšanas dēļ.

29. Es tā nedomāju. Es uzskatu, ka, tieši pretēji, jēdzienā "ārkārtēji apstākļi" ietilpst arī tādi neparedzami notikumi kā gaisa telpas slēgšana vulkāna izvirduma dēļ, no kuriem nebūtu iespējams izvairīties, pat veicot visus iespējamos pasākumus.

30. Šis jēdziens Regulā Nr. 261/2004 nav definēts. Tās 14. apsvērumā ir vienīgi minēti daži piemēri kā paraugs[8] tam, ko varētu uzskatīt par ārkārtējiem apstākļiem, proti, politiskā nestabilitāte, meteoroloģiskie apstākļi, kas nav piemēroti attiecīgā lidojuma veikšanai, drošības risks, negaidīts lidojuma drošības trūkums un streiki, kas ietekmē gaisa pārvadātāja darbību.

31. Saskaņā ar Tiesas pastāvīgo judikatūru tādu jēdzienu nozīme un tvērums, kuriem Savienības tiesības nesniedz nekādu definīciju, ir jānoskaidro saskaņā ar to ierasto nozīmi ikdienas valodā, ņemot vērā kontekstu, kādā tie tiek lietoti, un tiesiskā regulējuma, kurā tie ietilpst, sasniedzamos mērķus. Turklāt, ja šie jēdzieni ir normā, kas veido izņēmumu no principa vai, konkrētāk, Savienības tiesību normās patērētāju aizsardzības jomā, tie ir jāaplūko tā, lai šo normu varētu interpretēt šauri[9].

7 — Skat. 2011. gada 12. maija spriedumu lietā C-294/10 Eglītis un Ratnieks (Krājums, I-3983. lpp., 23. un 24. punkts).

8 — Skat. 2008. gada 22. decembra spriedumu lietā C-549/07 *Wallentin-Hermann* (Krājums, I-11061. lpp., 22. punkts).

9 — Turpat (17. punkts un tajā minētā judikatūra).

32. Ikdienas valodā jēdziens "ārkārtējs" apzīmē kaut ko, kas neiekļaujas parastajā lietu kārtībā, kas ir neparasts, neredzēts, neikdienišķs. Manuprāt, šī termina izvēle skaidri pierāda Savienības likumdevēja gribu jēdzienā "ārkārtēji apstākļi" ietvert visus tos apstākļus, kurus gaisa pārvadātājs nespēj kontrolēt. Šajā sakarā Tiesa iepriekš minētajā spriedumā lietā *Wallentin-Hermann* ir atzinusi, ka ārkārtēji apstākļi Regulas Nr. 261/2004 izpratnē ir notikums, kas, gluži kā šīs regulas 14. apsvērumā uzskaitītie, nav raksturīgs attiecīgā gaisa pārvadātāja parastajai darbībai un sava rakstura vai izcelsmes dēļ sniedzas ārpus tā kontroles robežām [10].

33. Turklāt es atzīmēšu, ka Regulas Nr. 261/2004 sagatavošanas darbu posmā Savienības likumdevējs sākotnēji jēdziena "ārkārtēji apstākļi" vietā bija vēlējies izmantot jēdzienu "nepārvarama vara" [11], jo šis jēdziens parasti tiek lietots, lai apzīmētu notikumus, kurus cilvēks nevar ietekmēt, jo tie ir neparedzami, neatvairāmi un cilvēka varai neaizsniedzami.

34. Manuprāt, šie apsvērumi apliecina Savienības likumdevēja vēlmi viena jēdziena – "ārkārtēji apstākļi" – ietvaros ietvert visus apstākļus, kurus gaisa pārvadātājs nav spējīgs kontrolēt to rakstura vai smaguma dēļ. Tādēļ es uzskatu, ka nav kategorijas, kas atrastos ārpus ārkārtējiem apstākļiem, kā to piedāvā *Ryanair*. Tādēļ tāds notikums kā Eijafjadlajegidla vulkāna izvirdums, manuprāt, ir ārkārtējs apstāklis Regulas Nr. 261/2004 izpratnē un rada pienākumu gaisa pārvadātājam sniegt atbalstu pasažieriem, kuru lidojums šī izvirduma dēļ ir ticis atcelts.

35. Turklāt šīs regulas 5. un 9. panta skaidrā un būtībā atšķirīgā redakcija nepieļauj iespēju, ka, nepievienojot tekstu, varētu radīt atsevišķu "īpaši ārkārtēju" apstākļu kategoriju, kuras ietvaros gaisa pārvadātājs tiktu atbrīvots no tam uzliktajiem pienākumiem.

36. Es uzskatu, ka šo analīzi apstiprina minētās regulas mērķis un tās pantu konteksts.

37. Kā Tiesa jau tika atgādinājusi 2009. gada 19. novembra spriedumā lietā *Sturgeon* u.c. [12], no Regulas Nr. 261/2004 1.–4. apsvēruma skaidri izriet, ka tās mērķis ir nodrošināt augsta līmeņa pasažieru aizsardzību neatkarīgi no tā, vai tiem ir atteikta iekāpšana vai lidojums ir atcelts vai kavēts, jo visiem šiem pasažieriem ir radītas līdzīgi nopietnas problēmas un sarežģījumi [13].

38. Šajā sakarā gaisa pārvadātāja pienākums, kurā ietilpst sniegt atbalstu pasažieriem, kuru lidojums ir atcelts, proti, atspirdzinājumu piedāvāšana, ēdināšana, izmitināšana viesnīcā vai nodrošināšana ar komunikācijas līdzekļiem, lai sazinātos ar trešajām personām, paredz nodrošināt pasažieru tūlītējas vajadzības uz vietas, lai kāds būtu lidojuma atcelšanas vai kavēšanās iemesls [14], kā arī uzlabot šo pasažieru interešu aizsardzību [15].

39. Šī atbalsta sniegšanas pienākuma jēga pēc sava rakstura un mērķa atšķiras no kompensācijas pienākuma, kurš pārvadātājam ir jāpilda, ja tas nav laikus brīdinājis pasažierus par lidojuma atcelšanu, jēgas.

10 — Turpat (23. punkts).

11 — Skat. Padomes 2003. gada 18. marta Kopējo nostāju (EK) Nr. 27/2003 (OV C 125 E, 63. lpp.) un Komisijas 2003. gada 25. marta paziņojumu Eiropas Parlamentam par Padomes kopējo nostāju sakarā ar Eiropas Parlamenta un Padomes regulu, ar ko paredz kopīgus noteikumus par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos (SEC(2003) 361, galīgā redakcija, 4. lpp.). Tikai Padomes priekšlikumā regulai juridiskas skaidrības labad priekšroka tika dota "ārkārtēju apstākļu", nevis "nepārvaramas varas" jēdzienam. Skat. arī Eiropas Parlamenta 2002. gada 24. oktobrī pirmajā lasījumā pieņemto nostāju (5. lpp.).

12 — Apvienotās lietas C-402/07 un C-432/07 (Krājums, I-10923).

13 — 44. punkts.

14 — 2006. gada 10. aprīļa spriedums lietā C-344/04 *IATA* un *ELFAA* (Krājums, I-403. lpp., 86. punkts).

15 — Turpat (48. punkts).

40. Patiesībā Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunktā un 7. pantā paredzētā kompensācija ir paredzēta, lai atlīdzinātu zaudējumus, kas ir gandrīz vienādi visiem pasažieriem, kas radušies dēļ lidojuma atcelšanas dēļ un kuros ietilpst laika zaudējums, ko, ņemot vērā tā neatgriezenisko raksturu, iespējams atlīdzināt tikai ar kompensāciju [16]. Savienības likumdevējs acīmredzot ir gribējis mudināt gaisa pārvadātājus laikus brīdināt pasažierus par attiecīgajiem lidojumiem, lai izvairītos no grūtībām un nesaskaņām un lai tie varētu laikus veikt visus nepieciešamos pasākumus [17]. Tikai tad, ja lidojums ir atcelts ārkārtēju apstākļu dēļ, gaisa pārvadātāju no šī pienākuma var atbrīvot, jo Savienības likumdevējs ir uzskatījis, ka šādā gadījumā viņš nav atbildīgs par lidojuma atcelšanu [18].

41. Pavisam citāda ir Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta b) apakšpunktā un 9. pantā paredzētā pienākuma sniegt atbalstu jēga. Atbalsta sniegšana, nodrošinot maltītes, atspirdzinājumus un, attiecīgā gadījumā, mītni, ļauj pasažieriem turpināt ceļojumu apmierinošos apstākļos un izvairīties no tā, ka tie tiek pamesti vieni, gaidot pārvadājuma turpinājumu vai meklējot tā aizstāšanas iespējas.

42. Tātad atbalsta sniegšana ir palīdzība lidmašīnas pasažieriem, kas šādos apstākļos uzskatāmi par īpaši neaizsargātiem. Tādējādi šī palīdzība ir vēl jo vairāk neaizvietojama, ja pasažieriem ārkārtēju apstākļu dēļ ir jāpaliek lidostā.

43. Manuprāt, šī iemesla dēļ Savienības likumdevējs uzskatīja, ka, pretēji gaisa pārvadātāja pienākumam izmaksāt kompensāciju, kurš nav jāpilda, ja lidojums ir atcelts tādu ārkārtēju apstākļu dēļ, no kuriem nav bijis iespējams izvairīties, pienākumam sniegt atbalstu tomēr ir jāpaliek spēkā neatkarīgi no lidojuma atcelšanas iemesla un neatkarīgi no tā, vai gaisa pārvadātājs ir vai nav atbildīgs par šī iemesla iestāšanos.

44. Tādēļ man šķiet, ka atbalsta sniegšana lidojuma pasažieriem ir vēl jo vairāk svarīga un primāra, ja viņu lidojums ir atcelts vulkāna izvirduma dēļ, kā rezultātā vairākas dienas ir slēgta vairāku dalībvalstu gaisa telpa, tādējādi vairākiem pasažieriem liekot palikt lidostā, bieži vien – tālu no savām mājām, gaidot, kad šī gaisa telpa atkal tiks atvērta.

45. Ja piekristu nostājai, ka gaisa pārvadātājam šādos apstākļos nav jāsniedz atbalsts saviem pasažieriem, tā rezultātā ievērojami tiktu grauta Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta b) apakšpunkta un 9. panta lietderīgā iedarbība, kā arī tiktu iedragāta sistēma, kurā šie panti ir izvietoti un kuras mērķis ir, atgādināšu, nodrošināt augstu pasažieru aizsardzības līmeni.

46. Tādēļ es uzskatu, ka Regulas Nr. 261/2004 5. un 9. pants ir interpretējami tādējādi, ka tādi apstākļi kā gaisa telpas slēgšana vulkāna izvirduma dēļ ir ārkārtēji apstākļi šīs regulas izpratnē.

47. Ņemot vērā šos apsvērumus, manuprāt, uz otro un trešo jautājumu nav jāatbild.

B – *Par ceturto un piekto jautājumu*

48. Ar šiem jautājumiem iesniedzējtiesa būtībā jautā, vai Regulas Nr. 261/2004 5. un 9. pantā paredzētais atbalsta pienākums ir ierobežojams laikā vai finansiāli, ja lidojums ir atcelts ārkārtēju apstākļu dēļ. Ja atbilde uz otro jautājumu ir noliedzoša, tā vaicā, vai šie panti ir spēkā neesoši tiktāl, ciktāl tie ir pretrunā samērīguma un nediskriminācijas principiem, Monreālas konvencijā iedibinātajam "objektīva interešu līdzsvara" principam, kā arī Hartas 16. un 17. pantam.

16 — Spriedums lietā *Sturgeon* u.c. (minēts iepriekš, 52. punkts).

17 — Skat. priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes regulai, ar ko paredz kopīgus noteikumus par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos (COM(2001) 784, galīgā redakcija, pamatojuma izklāsta 22. punkts).

18 — Turpat (pamatojuma izklāsta 20. punkts).

49. *Ryanair* uzskata, ka gaisa pārvadātāja pienākums sniegt atbalstu ir jāierobežo, ja atcelšana ir notikusi ārkārtēju apstākļu dēļ. *Ryanair* uzskata, ka, piemēram, izmitināšana ir jāierobežo ar fiksētu summu dienā, proti, EUR 80 par nakti un, ilgākais, trīs naktis. Tāpat tā uzskata, ka laika un finansiālā ziņā ir jābūt ierobežotam arī pienākumam nodrošināt ēdināšanu un atspirdzinājumus un ka maksai, kas jāsedz par transportu starp lidostu un izmitināšanas vietu, ir jāaprobežojas ar sabiedriskā transporta izmaksām.

50. Es nedomāju, ka Regulas Nr. 261/2004 5. un 9. pantā ir ietverts šāds netiešs ierobežojums attiecībā uz atbalsta sniegšanu pasažieriem, kuru lidojums ir atcelts ārkārtēju apstākļu dēļ.

51. Patiesībā vispirms jānorāda, kā to atzīmējusi Francijas valdība [19], ka Savienības likumdevējs ir brīvprātīgi atteicies atbrīvot gaisa pārvadātāju no tā pienākuma sniegt atbalstu pasažieriem, kuru lidojums ir atcelts ārkārtēju apstākļu dēļ [20].

52. Turklāt, kā es tiku norādījis jau šo secinājumu 44. punktā, atbalsta sniegšana ir īpaši svarīga, ja ir iestājušies ilgstoši ārkārtēji apstākļi. Tas pavisam noteikti ir gadījums, kad gaidīšana atcelta lidojuma dēļ ir īpaši ilga un pasažieriem, kuru lidojums ir atcelts, ir nepieciešams nodrošināt pirmās nepieciešamības pakalpojumus un preces visu gaidīšanas laiku. Šajā sakarā jānorāda, ka Regulas Nr. 261/2004 9. pantā, kurā netiek netieši ierobežota atbalsta sniegšana, ir noteikts, ka pasažieriem bez maksas ir jāpiedāvā "ēdināšanu un atspirdzinājumus *samērīgā attiecībā pret gaidīšanas laiku* [21]". Tādēļ nevar būt nekādu jautājumu par atbalsta ierobežošanu laikā vai finansiāli.

53. Vēlreiz norādu, ka es uzskatu, ka tāds ierobežojums kā *Ryanair* piedāvātais atņemtu minētās regulas 5. un 9. pantam to lietderīgo iedarbību, jo lidmašīnas pasažieri pēc dažām dienām tiktu pamesti vieni.

54. Manuprāt, šī analīze neapstrīd minēto normu spēkā esamību, kā uzskata *Ryanair*.

55. Vispirms attiecībā uz samērīguma principu Tiesa iepriekš minētajā spriedumā *IATA* un *ELFAA*, izvērtēdama Regulas Nr. 261/2004 5. un 6. panta, kuros ir norādes uz tās 9. pantu, spēkā esamību, izmantoja izdevību norādīt, ka tādi standartizēti un tūlītēji zaudējumu atlīdzināšanas pasākumi kā iespēja pasažierim mainīt maršrutu vai atspirdzinājumu piedāvāšana, ēdināšana, izmitināšana viesnīcā vai nodrošināšana ar komunikācijas līdzekļiem, lai sazinātos ar trešajām personām, mainās atkarībā no pasažieriem nodarītā kaitējuma būtiskuma un nešķiet, ka šie pasākumi būtu acīmredzami nepiemēroti tikai tādēļ, ka pārvadātāji nevar atsaukties uz ārkārtēju apstākļu radītu attaisnojumu [22].

56. Eiropas Komisija uzskata, ka Regulas Nr. 261/2004 9. pantā paredzētais pienākums sniegt atbalstu ir piemērojams, gaisa pārvadātājiem neuzliekot nesamērīgu un netaisnīgu slogu, un palīdzība tādēļ ir jāsniedz samērīgās un saprātīgās robežās, ievērojot konkrētā gadījuma apstākļus un atbalsta sniegšanas un maršruta maiņas izmaksas [23]. Komisija izvirza arī vairākus kritērijus, kurus varētu ņemt vērā gaisa pārvadātāji, piemēram, attālumu starp lidostu un dzīvesvietu, attālumu starp izmitināšanas vietu un lidostu, kā arī izmitināšanas iespējas un vidējo cenu attiecīgajā teritorijā [24].

57. Manuprāt, ja gaisa pārvadātāji pielietotu šādus kritērijus, netieši tiktu ierobežots to pienākums sniegt atbalstu. Es uzskatu, ka pārsūdzēšanas gadījumā valsts tiesai ir jāņem vērā šie kritēriji un jāizvērtē, vai lidmašīnas pasažiera atbalsta pakalpojumu ietvaros pieprasītās summas ir saprātīgas konkrētā gadījuma apstākļos vai nē.

19 — Skat. apsvērumu 43.–49. punktu.

20 — Iepriekš minētais spriedums lietā *IATA* un *ELFAA* (51.–54. punkts).

21 — Mans izcēlums.

22 — Skat. sprieduma 86. punktu.

23 — Skat. apsvērumu 31. punktu.

24 — Skat. apsvērumu 33. punktu.

58. Turklāt man arī nešķiet nesamērīgi uzlikt gaisa pārvadātājiem šādu atbalsta sniegšanas pienākumu, ciktāl, kā norādījusi Apvienotās Karalistes valdība, tiem ir tiesības ar šo pienākumu saistītās izmaksas ietvert lidmašīnas biļetes cenā [25].

59. Šajā sakarā veikšu interesantu norādi uz to, ka *Ryanair* pati kopš 2011. gada 4. aprīļa ir ieviesusi nodevu "ES 261" katram pasažierim par katru lidojumu, lai atgūtu izmaksas, kas tai radušās sakarā ar tās pienākumu cita starpā sniegt atbalstu pasažieriem, kuru lidojums ir atcelts nepārvaramas varas notikumu dēļ [26]. *Ryanair* kā piemēru skaidri ir minējusi gaisa telpas slēgšanu Islandes vulkāna izvirduma dēļ. Tā arī norāda, ka šo nodevu pasažieri akceptē brīdī, kad tie noslēdz ar to līgumu, veicot rezervāciju, un ka gadījumā, ja ar atbalsta pienākumu saistītās izmaksas 2011. gadā samazināsies, minētā nodeva 2012. gadā tiks samazināta. Tomēr 2012. gadā tā tiks palielināta, ja izmaksas 2011. gadā būs pieaugušas. Tā kā *Ryanair* izmaksāto kompensāciju izmaksas pārnes uz pasažieru rēķina, ko tai ir tiesības darīt, nešķiet, ka tai būtu jācieš netaisnīga izmaksu īpatsvara dēļ.

60. Gaisa pārvadātājam kā rūpīgam uzņēmējam ir jāparedz šīs izmaksas, kas saistītas ar tā pienākumu sniegt atbalstu, lai viņš attiecīgā gadījumā varētu šo pienākumu izpildīt. Turklāt, pārbaudot Komisijas iesniegtos skaitļus [27], atbilstoši kuriem no vairāk nekā 10 miljoniem pasažieru, kurus bija skārusi gaisa telpas slēgšana Islandes vulkāna izvirduma dēļ, sūdzības bija cēluši "tikai" aptuveni 10 000, man šķiet, ka minētais pienākums gaisa pārvadātājiem nebija nepārvarams, jo lielākā daļa pārvadātāju izpildīja savus Regulā Nr. 261/2004 paredzētos pienākumus [28].

61. Tādēļ, ņemot vērā iepriekš minēto, šīs regulas 5. un 9. pants man nešķiet esam pretrunā samērīguma principam.

62. *Ryanair* turpinot norāda, ka pienākums sniegt atbalstu pasažieriem, ja to lidojums ir atcelts ārkārtēju apstākļu dēļ, esot pretrunā arī Monreālas konvencijas preambulas trešajā un piektajā apsvērumā paredzētajam principam par to, ka patērētāju kompensācijas pamatā ir jābūt objektīvam interešu līdzsvaram.

63. Šajā sakarā Tiesa iepriekš minētajā spriedumā lietā *IATA* un *ELFAA* ir atzinusi, ka, tā kā palīdzība un atbalsts pasažieriem, kas minēts Regulas Nr. 261/2004 6. pantā – kurā savukārt ir atsauce uz šīs pašas regulas 9. pantu –, būtiskas lidojuma kavēšanās gadījumā ir standartizēti un tūlītēji kaitējumu atlīdzinoši pasākumi, tie neietilpst pasākumos, kuru izpildes nosacījumi ir noteikti Monreālas konvencijā [29]. Tiesa 2010. gada 6. maija spriedumā lietā *Walz* [30] ir norādījusi, ka dažādās situācijās, kurās pastāv pārvadātāja atbildība, objektīvo interešu līdzsvars pieprasa, lai būtu noteikta skaidra kompensācijas apmēra robeža, neuzliekot gaisa pārvadātājiem pārmērīgu zaudējumu atlīdzināšanas slogu, kuru būtu grūti noteikt un aprēķināt un kurš varētu traucēt vai pat apturēt minēto pārvadātāju saimniecisko darbību [31]. Tomēr lietas, kurā pieņemts šis spriedums, pamatā bija nevis pienākums sniegt atbalstu pasažieriem, bet gan viņu tiesības saņemt individuālu kompensāciju par ciestajiem zaudējumiem atbilstoši Monreālas konvencijas III sadaļai [32]. Minētais spriedums tādējādi ietilpst citādā juridiskajā kontekstā nekā izskatāmā lieta.

64. Tāpēc es uzskatu, ka Regulas Nr. 261/2004 5. un 9. pants nav pretrunā Monreālas konvencijā paredzētajam objektīva interešu līdzsvara principam.

25 — Skat. apsvērumu 23. punktu.

26 — Paziņojums presei šajā sakarā ir pieejams interneta adresē: http://www.ryanair.com/ie/news/briefing-note-cancellation-levy.

27 — Skat. 2011. gada 12. aprīļa MEMO/11/235 ar nosaukumu "Vulkānisko pelnu izraisītie traucējumi: situācija pēc gada un gatavība krīzei".

28 — Turpat (5. un 6. punkts).

29 — Skat. 46. punktu.

30 — C-63/09 (Krājums, I-4239. lpp.).

31 — 35. un 36. punkts.

32 — Skat. īpaši 17. punktu.

65. Saistībā ar jautājumu par to, vai šīs normas, tā kā tās uzliek pienākumu rūpēties par pasažieriem, kas nav paredzēts citu transporta veidu operatoriem, nav pretrunā vispārējam nediskriminēšanas principam, atliek atgādināt, ka Tiesa ir atzinusi, ka, ņemot vērā īpaši to darbības nosacījumus, pieejamības nosacījumus un tīklu sadali, atšķirīgi transporta veidi atbilstoši to izmantošanas nosacījumiem nav savstarpēji aizstājami. Uzņēmumu, kas darbojas katrā transporta darbības sektorā, situācija līdz ar to nav salīdzināma [33]. Turklāt gaisa transporta nozarē pasažieri, kurus skārusi lidojuma atcelšana vai būtiska kavēšanās, atrodas objektīvi atšķirīgā situācijā nekā citu transporta veidu pasažieri šāda paša rakstura situācijās [34]. Tādēļ Tiesa atzina, ka Regulas Nr. 261/2004 5.–7. pants ir spēkā, jo tie nav pretrunā vienlīdzīgas attieksmes principam [35].

66. Visbeidzot, *Ryanair* uzskata, ka pienākums sniegt atbalstu pasažieriem, ja to lidojums ir atcelts ārkārtēju apstākļu dēļ, ierobežo gaisa pārvadātāju darījumdarbības brīvību, kā arī tiesības izmantot savu īpašumu, kas ir tiesības, kuras nostiprinātas, attiecīgi, Hartas 16. un 17. pantā. Tādēļ Regulas Nr. 261/2004 5. un 9. pants neesot spēkā.

67. Tā būtībā uzskata, ka ar pienākumu sniegt atbalstu tai tiek atņemta daļa tās darba augļu un veikto ieguldījumu [36].

68. Šajā sakarā ir jāatgādina, ka Hartas 52. panta 1. punktā ir noteikts, ka visiem tajā atzīto tiesību un brīvību izmantošanas ierobežojumiem ir jābūt noteiktiem tiesību aktos un tajos jārespektē šo tiesību un brīvību būtība. Ievērojot proporcionalitātes principu, ierobežojumus drīkst uzlikt tikai tad, ja tie ir nepieciešami un patiešām atbilst vispārējas nozīmes mērķiem, ko atzinusi Savienība, vai vajadzībai aizsargāt citu personu tiesības un brīvības.

69. Šajā sakarā, kā norādījusi arī Francijas valdība, LESD 169. panta 1. punktā ir paredzēts, ka Savienība veicina patērētāju interešu aizsardzību un nodrošina tiem augstu aizsardzības līmeni [37]. Tāpat arī Hartas 38. pantā ir paredzēts, ka Savienības politika nodrošina augstu patērētāju tiesību aizsardzības līmeni. Turklāt, kā norādīts šo secinājumu 37. punktā, Regulas Nr. 261/2004 mērķis ir nodrošināt augsta līmeņa pasažieru aizsardzību neatkarīgi no tā, vai tiem ir atteikta iekāpšana vai lidojums ir atcelts vai kavēts, jo visiem šiem pasažieriem ir radītas līdzīgi nopietnas problēmas un sarežģījumi saistībā ar gaisa pārvadājumiem.

70. Turklāt, kā es jau tiku izskaidrojis šo secinājumu 55.–61. punktā, gaisa pārvadātāja pienākums sniegt atbalstu pasažieriem, ja to lidojums ir atcelts ārkārtēju apstākļu dēļ, kas paredzēts šīs regulas 5. un 9. pantā, man nešķiet tāds, kas varētu ierobežot samērīguma principu.

71. Tādēļ man nešķiet, ka minētās regulas 5. un 9. pants ir pretrunā Hartas 16. un 17. pantam.

72. Ņemot vērā visus še izklāstītos apsvērumus, es uzskatu, ka Regulas Nr. 261/2004 5. un 9. pants ir interpretējami tādējādi, ka tajos nav paredzēts nedz netiešs atbrīvojums no pienākuma sniegt atbalstu pasažieriem, kuru lidojums ir atcelts ārkārtēju apstākļu dēļ, nedz arī šā pienākuma netiešs ierobežojums. Šis apgalvojums neietekme minēto normu spēkā esamību.

33 — Spriedums lietā *IATA* un *ELFAA* (minēts iepriekš, 96. punkts).

34 — Turpat (97. punkts).

35 — Turpat (99. punkts).

36 — Skat. apsvērumu 45. punktu.

37 — Skat. apsvērumu 79. punktu.

V – Secinājumi

73. Ņemot vērā iepriekš izklāstīto, es ieteiktu Tiesai uz *Dublin Metropolitan District Court* uzdotajiem jautājumiem atbildēt šādi:

Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 11. februāra Regulas (EK) Nr. 261/2004, ar ko paredz kopīgus noteikumus par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos un ar ko atceļ Regulu (EEK) Nr. 295/91, 5. un 9. pants ir interpretējami tādējādi, ka:

— tādi apstākļi kā gaisa telpas slēgšana vulkāna izvirduma dēļ ir ārkārtēji apstākļi Regulas Nr. 261/2004 izpratnē un

— šajos pantos nav paredzēts nedz netiešs atbrīvojums no pienākuma sniegt atbalstu pasažieriem, kuru lidojums ir atcelts ārkārtēju apstākļu dēļ, nedz arī šā pienākuma netiešs ierobežojums. Šis apgalvojums neietekmē minēto normu spēkā esamību.