



Judikatūras krājums

TIESAS SPRIEDUMS (devītā palāta)

2014. gada 4. septembrī*

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu — Gaisa transports — Regula (EK) Nr. 261/2004 — 2., 5. un 7. pants — Tiesības saņemt kompensāciju lidojuma ilgas kavēšanās gadījumā — Kavēšanās ilgums — Jēdziens “ielidošanas laiks”

Lietā C-452/13

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko *Landesgericht Salzburg* (Austrija) iesniedza ar lēmumu, kas pieņemts 2013. gada 31. jūlijā un kas Tiesā reģistrēts 2013. gada 12. augustā, tiesvedībā

Germanwings GmbH

pret

Ronny Henning.

TIESA (devītā palāta)

šādā sastāvā: palātas priekšsēdētājs M. Safjans [*M. Saffan*], tiesneši J. Malenovskis [*J. Malenovský*] (referents) un A. Prehala [*A. Prechal*],

ģenerālvokāts Ī. Bots [*Y. Bot*],

sekretārs K. Malaceks [*K. Malacek*], administrators,

ņemot vērā rakstveida procesu un 2014. gada 7. maija tiesas sēdi,

ņemot vērā apsvērumus, ko sniedza:

— *R. Henning* vārdā – *A. Skribe, Rechtsanwalt*,

— Vācijas valdības vārdā – *T. Henze* un *J. Kemper*, pārstāvji,

— Eiropas Komisijas vārdā – *W. Mölls* un *N. Yerrell*, pārstāvji,

ņemot vērā pēc ģenerālvokāta uzklaušanās pieņemto lēmumu izskatīt lietu bez ģenerālvokāta secinājumiem,

pasludina šo spriedumu.

* Tiesvedības valoda – vācu.

Spriedums

- 1 Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir par jēdziena “ielidošanas laiks” interpretāciju 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 (OV L 46, 1. lpp.), 2., 5. un 7. panta izpratnē.
- 2 Šis lūgums ir ticis izteikts tiesvedībā starp *Germanwings GmbH* (turpmāk tekstā – “*Germanwings*”), gaisa pārvadātāju, un *R. Henning* par šī pārvadātāja atteikumu piešķirt kompensāciju par tā reisa ierašanās Ķelnes/Bonnas (Vācija) lidostā apgalvoto kavēšanos.

Atbilstošās tiesību normas

- 3 Regulas Nr. 261/2004 2. pants ar nosaukumu “Definīcijas” ir izteikts šādi:

“Šajā regulā:

[..]

- h) “galamērķis” ir galamērķis, kas norādīts uz biļetes, kuru uzrāda pie reģistrācijas letes, vai, tieši savienoto reisu gadījumā, pēdējā reisa galamērķis; pieejamus alternatīvus reisus ar pārsēšanos neņem vērā, ja ievēro sākotnēji plānoto ielidošanas laiku.”

- 4 Šīs pašas regulas 5. pantā ar nosaukumu “Atcelšana” ir paredzēts:

“1. Ja atceļ lidojumu, attiecīgajiem pasažieriem:

[..]

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

[..]

- 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.

[..]”

- 5 Regulas Nr. 261/2004 6. pantā ar nosaukumu “Kavēšanās” ir noteikts ka:

“1. Ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs atbilstīgi paredzētajam izlidošanas laikam paredz lidojuma kavēšanos:

- a) divas stundas vai ilgāk attiecībā uz 1500 kilometru vai mazāka attāluma lidojumiem vai

- b) trīs stundas vai ilgāk attiecībā uz lidojumiem Kopienas iekšienē vairāk nekā 1500 kilometru attālumā un visiem citiem lidojumiem 1500 līdz 3500 kilometru attālumā, vai arī
- c) četras stundas vai ilgāk attiecībā uz visiem lidojumiem, uz ko neattiecas a) vai b) apakšpunkts, apkalpojošajam gaisa pārvadātājam ir jāsniedz pasažieriem:
 - i) 9. panta 1. punkta a) apakšpunktā un 2. punktā minētais atbalsts un,
 - ii) ja paredzams, ka izlidošanas laiks ir vismaz nākamajā dienā pēc iepriekš paredzētā izlidošanas laika, 9. panta 1. punkta b) un c) apakšpunktā minētais atbalsts, un,
 - iii) ja lidojums kavējas vismaz piecas stundas, 8. panta 1. punkta a) apakšpunktā minētais atbalsts.

2. Minēto atbalstu sniedz iepriekš minētajās katram attālumam atbilstošajās laika robežās.”

- 6 Regulas Nr. 261/2004 7. pants ar nosaukumu “Tiesības saņemt kompensāciju” ir izteikts šādi:

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

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

[..]

2. Ja pasažieriem saskaņā ar 8. pantu piedāvā mainīt maršrutu līdz to galamērķim, izmantojot citu lidojumu, kura ielidošanas laiks nepārsniedz sākotnēji rezervētā lidojuma paredzēto ielidošanas laiku:

- a) par divām stundām attiecībā uz visiem lidojumiem 1500 kilometru vai mazākā attālumā [..]

[..]

apkalpojošais gaisa pārvadātājs var 1. punktā paredzēto kompensāciju samazināt par 50 %.

[..]

4. Attālumus, kas norādīti 1. un 2. punktā, mēra pēc lielā loka maršruta metodes.”

Pamatlieta un prejudiciālais jautājums

- 7 *R. Henning* nopirka *Germanwings* aviobiļeti, lai dotos no Zalcburgas (Austrija) uz Ķelni/Bonnu. Biļetē bija norādīts, ka izlidošana notiks no Zalcburgas lidostas 2012. gada 11. maijā pulksten 13.30 un ielidošana Ķelnes/Bonnas lidostā bija paredzēta tajā pašā dienā pulksten 14.40. Lidojuma attālums starp šīm divām lidostām atbilstoši lielā loka maršruta metodei ir mazāks par 1500 kilometriem.
- 8 2012. gada 11. maijā *R. Henning* lidmašīna no Zalcburgas lidostas izlidoja ar nokavēšanos. Ierodoties, lidaparāta riteņi Ķelnes/Bonnas lidostas skrejceļam pieskārs pulksten 17.38. Lidmašīna savu novietni sasniedza tikai pulksten 17.43, proti, 3 stundas un 3 minūtes pēc paredzētā ielidošanas laika. Lidaparāta durvis tika atvērtas mazliet vēlāk.
- 9 *R. Henning* uzskata, ka galamērķis tika sasniegts ar 3 stundu kavēšanos, salīdzinot ar paredzēto ielidošanas laiku. Tādēļ viņš uzskata, ka viņam ir tiesības saņemt kompensāciju EUR 250 apmērā, pamatojoties uz Regulas Nr. 261/2004 5.–7. pantu. *Germanwings* savukārt apgalvo, ka, tā kā faktiskais

ielidošanas laiks bija brīdis, kad lidaparāta riteņi pieskārās Ķelnes/Bonnas lidlauka skrejceļam, kavēšanās, salīdzinot ar paredzēto ielidošanas laiku, bija tikai 2 stundas un 58 minūtes, kā rezultātā kompensācija nav jāmaksā.

10 Pirmās instances tiesa uzskatīja, ka faktiskais ielidošanas laiks, kas jāņem vērā, ir brīdis, kad tikušas atvērtas pirmās lidmašīnas durvis, lai ļautu pa tām izkāpt pasažieriem. Līdz ar to šī tiesa piesprieda *Germanwings* izmaksāt *R. Henning* kompensāciju EUR 250 apmērā. Aviosabiedrība par šo spriedumu iesniedza apelācijas sūdzību iesniedzējtiesā.

11 Šādos apstākļos *Landesgericht Salzburg* nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādu prejudiciālu jautājumu:

“Kuram laikam ir izšķiroša nozīme saistībā ar [...] Regulas Nr. 261/2004 [...] 2., 5. un 7. pantā izmantoto jēdzienu “ielidošanas laiks”:

- a) Vai laikam, kad gaisakuģis ir piezemējies uz skrejceļa (“touchdown”)?
- b) Vai laikam, kad gaisakuģis ir apstājies paredzētajā stāvvietā un tiek nostiprināta stāvbremze un pielikti bremžu kluči (“riteņu bloķēšanas laiks”)?
- c) Vai laikam, kad tiek atvērtas gaisakuģa durvis?
- d) Vai laikam, ko saskaņā ar pušu autonomijas principu ir noteikušas puses?”

Par prejudiciālo jautājumu

12 Ar uzdoto jautājumu iesniedzējtiesa būtībā vaicā, vai Regulas Nr. 261/2004 2., 5. un 7. pants ir interpretējami tādējādi, ka jēdziens “ielidošanas laiks”, kuru izmanto reisa pasažieru piedzīvotā kavējuma ilguma noteikšanai, nozīmē brīdi, kad lidaparāta riteņi pieskaras galamērķa lidostas nolaišanās celiņam, vai arī tas nozīmē brīdi, kad gaisakuģis ir apstājies paredzētajā stāvvietā un tiek nostiprināta stāvbremze un palikti bremžu kluči, vai arī ka minētais jēdziens ir saprotams kā brīdis, kad tiek atvērtas gaisakuģa durvis, vai arī kā brīdis, ko puses noteikušas pēc kopējās vienošanās.

13 Vispirms jānorāda, ka minētajā regulā ir paredzētas divas dažādas lidojuma kavēšanās situācijas.

14 Pirmkārt, zināmos gadījumos, kāda ir Regulas Nr. 261/2004 6. pantā aprakstītā lidojuma kavēšanās, minētajā regulā ir atsauce uz reisa kavēšanos atbilstīgi paredzētajam izlidošanas laikam.

15 Otrkārt, citos gadījumos, kuri aprakstīti šīs regulas 5. un 7. pantā, tajā ir atsauce uz lidojuma kavēšanos, kas konstatēta ielidošanas brīdī. No šiem pantiem izriet, ka, lai noteiktu šādas kavēšanās ilgumu, ir jāsalīdzina paredzētais lidmašīnas ielidošanas laiks ar laiku, kad tā faktiski ieradies galamērķī.

16 Regulā Nr. 261/2004 tāpat nav definēts faktiskais ielidošanas laiks. Tādējādi gan no prasības Savienības tiesības piemērot vienveidīgi, gan no vienlīdzības principa izriet, ka Savienības tiesību norma, kurā tās satur un piemērošanas jomas noskaidrošanai nav nevienas tiešas norādes uz dalībvalstu tiesībām, parasti visā Eiropas Savienībā ir interpretējama autonomi un vienveidīgi (skat. šajā ziņā spriedumu *Ekro*, 327/82, EU:C:1984:11, 11. punkts).

17 No tā izriet, ka minētais jēdziens “faktiskais ielidošanas laiks” ir interpretējams tā, lai to varētu vienveidīgi piemērot visā Savienībā.

- 18 Šādos apstākļos viens no iesniedzējtiesas norādītajiem gadījumiem, proti, kad minēto jēdzienu nosaka puses vienojoties, būtībā ir jānoraida jau pašā sākumā, jo Regulā Nr. 261/2004 šajā ziņā nav nekādu norāžu.
- 19 Turpinājumā ir jāatgādina, ja tiesa jau ir atzinusi, ka pasažieriem lidojumu ilgas kavēšanās gadījumā, proti, trīs vai vairāk stundas, tāpat kā pasažieriem, kuru sākotnējais lidojums ticis atcelts un kuriem gaisa pārvadātājs nevar piedāvāt maršruta maiņu Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta iii) punktā paredzētajos apstākļos, ir tiesības saņemt kompensāciju, pamatojoties uz šīs regulas 7. pantu, ņemot vērā, ka viņi arī cieš neatgriezenisku laika zaudējumu un attiecīgi līdzīgus sarežģījumus (skat. šajā ziņā spriedumu *Folkerts* C-11/11, EU:C:2013:106, 32. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 20 Lidojuma laikā pasažieri atrodas nelielā telpā, tiem ir jāievēro gaisa pārvadātāja norādes un jāpakļaujas tā pārbaudēm, un tādēļ tehnisku un drošības apsvērumu dēļ viņu iespējas sazināties ar ārpasauli ir ievērojami ierobežotas. Šādos apstākļos pasažieri nevar turpināt nodarboties ar savām personīgajām, ģimenes, sociālajām vai profesionālajām lietām. Kolīdz lidojums ir beidzies, tie var atsākt savas ierastās nodarbes.
- 21 Lai arī šādas neērtības ir uzskatāmas par nenovēršamām gadījumā, kad lidojums nepārsniedz paredzēto ilgumu, kavēšanās gadījumā tas tomēr ir citādi, jo iepriekšējā punktā aprakstītajos apstākļos pavadītais laiks ir “zaudēts”, ņemot vērā faktu, ka attiecīgie pasažieri to nevar izmantot mērķiem, kuru īstenošanai tie ir izlēmuši doties uz attiecīgo vietu attiecīgajā laikā.
- 22 No tā izriet, ka jēdziens “faktiskais ielidošanas laiks” Regulas Nr. 261/2004 kontekstā ir jāpaplašina tādējādi, ka tas ietver brīdi, kad beidzas šī sprieduma 20. punktā aprakstītā situācija.
- 23 Šajā ziņā jākonstatē, ka principā lidojuma pasažieru situācija būtiski nemainās nedz tad, kad lidaparāta riteņi pieskaras galamērķa lidostas nolaišanās celiņam, nedz arī tad, kad lidaparāts sasniedz savu stāvvietu un tiek fiksēta stāvbremze, nedz arī tad, kad ir palikti bremžu kluči, jo pasažieri šaurajā telpā ir pakļauti dažādiem ierobežojumiem.
- 24 Tikai tad, kad pasažieriem tiek ļauts izkāpt no lidaparāta un kad šajā ziņā tiek dots rīkojums atvērt lidmašīnas durvis, pasažieri principā var atsākt savas ierastās nodarbes bez ierobežojumiem.
- 25 No iepriekš izklāstītajiem apsvērumiem izriet, ka Regulas Nr. 261/2004 2., 5. un 7. pants ir interpretējami tādējādi, ka jēdziens “faktiskais ielidošanas laiks”, kas tiek izmantots, lai noteiktu kavēšanās, kuru cietuši reisa pasažieri, ilgumu, atbilst brīdim, kad tiek atvērtas vismaz vienas lidaparāta durvis, ar nosacījumu, ka šajā brīdī pasažieriem tiek dota atļauja izkāpt no lidmašīnas.
- 26 Šo secinājumu neatspēko apstāklis, ka vairākās Eiropas regulās, kā arī dažos Starptautiskās gaisa transporta asociācijas (*IATA*) dokumentos ir atsauces uz “faktisko ielidošanas laiku” kā brīdi, kad lidmašīna sasniedz stāvvietu lidlaukā. Šo regulu un dokumentu mērķi ir saistīti ar gaisa satiksmi un tostarp ar laika nišu piešķiršanu, kas atšķiras no Regulas Nr. 261/2004 mērķiem. Līdz ar to tajos sniegtās definīcijas nav uzskatāmas par atbilstošām, lai interpretētu Regulas Nr. 261/2004 kontekstam atbilstošu jēdzienu, jo tajā ir paredzēta minimālo tiesību garantēšana pasažieriem, kuriem nācies piedzīvot dažādas neērtības iekāpšanas aizlieguma pret viņu gribu dēļ, lidojuma atcelšanas vai kavēšanās dēļ.
- 27 Ņemot vērā visus iepriekš izklāstītos apsvērumus, uz iesniedzējtiesas uzdoto jautājumu ir jāatbild, ka Regulas Nr. 261/2004 2., 5. un 7. pants ir interpretējami tādējādi, ka jēdziens “faktiskais ielidošanas laiks”, kas tiek izmantots, lai noteiktu kavēšanās, kuru cietuši reisa pasažieri, ilgumu, atbilst brīdim, kad tiek atvērtas vismaz vienas no lidaparāta durvīm, ar nosacījumu, ka šajā brīdī pasažieriem tiek dota atļauja izkāpt no lidmašīnas.

Par tiesāšanās izdevumiem

- 28 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 (devītā palāta) nospriež:

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, 2., 5. un 7. pants ir interpretējami tādējādi, ka jēdziens “faktiskais ielidošanas laiks”, kas tiek izmantots, lai noteiktu kavēšanās, kuru cietuši reisa pasažieri, ilgumu, atbilst brīdim, kad tiek atvērtas vismaz vienas no lidaparāta durvīm, ar nosacījumu, ka šajā brīdī pasažieriem tiek dota atļauja izkāpt no lidmašīnas.

[Paraksti]