



Judikatūras krājums

TIESAS RĪKOJUMS (astotā palāta)

2020. gada 1. oktobrī*

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – Tiesas Reglamenta 99. pants – Gaisa satiksme – Regula (EK) Nr. 261/2004 – Kompensācija aviopasažieriem lidojumu ilgas kavēšanās gadījumā – Tiesības uz kompensāciju kavēšanās gadījumā – Kavēšanās ilgums – Lidmašīnas durvju atvēršanās brīdis galamērķī – Faktiskais ielidošanas brīdis – Paredzētais ielidošanas brīdis – Jautājums, par kuru Tiesa jau ir lēmusi, vai atbilde uz jautājumu, ko var skaidri izsecināt no judikatūras

Lietā C-654/19

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko *Landesgericht Korneuburg* (Kornoburgas apgabaltiesa, Austrija) iesniedza ar 2019. gada 2. jūlija lēmumu un kas Tiesā reģistrēts 2019. gada 3. septembrī, tiesvedībā

FP Passenger Service GmbH

pret

Austrian Airlines AG,

TIESA (astotā palāta)

šādā sastāvā: palātas priekšsēdētāja L. S. Rosi [*L. S. Rossi*], tiesneši J. Malenovskis [*J. Malenovský*] (referents) un F. Biltšens [*F. Biltgen*],

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

sekretārs: A. Kalots Eskobars [*A. Calot Escobar*],

ņemot vērā rakstveida procesu,

ņemot vērā apsvērumus, ko sniedza:

- *FP Passenger Service GmbH* vārdā – *F. Puschkarski*, advokāte, un *B. Passin*, advokāts,
- *Austrian Airlines AG* vārdā – *G. Gries*, advokāts,
- Austrijas valdības vārdā – *J. Schmoll* un *G. Kunnert*, pārstāvji,
- Vācijas valdības vārdā – *J. Möller* un *M. Hellmann*, pārstāvji,
- Polijas valdības vārdā – *B. Majczyna*, pārstāvis,

* Tiesvedības valoda – vācu.

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

ņemot vērā pēc ģenerālvokāta uzklaušanās pieņemto lēmumu atbilstoši Tiesas Reglamenta 99. pantam lemt, izdodot motivētu rīkojumu,

izdod šo rīkojumu.

Rīkojums

- 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.–7. pantu.
- 2 Šis lūgums ir iesniegts tiesvedībā starp *FP Passenger Service GmbH* un *Austrian Airlines AG* par kompensācijas izmaksu pēdējās minētās lidsabiedrības pasažierim par kavēšanos, ar kādu lidmašīna, uz kuras klāja viņš atradās, ieradās *Vienne-Schwechat* [Vīnes-Švehatas] (Austrija) lidostā.

Atbilstošās tiesību normas

- 3 Regulas Nr. 261/2004 1. apsvērumā ir noteikts:

“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.”

- 4 Šīs regulas 2. pants “Definīcijas” ir izteikts šādi:

“Šajā regulā:

[..]

f) “biļete” ir derīgs dokuments, kas dod tiesības saņemt pārvadājuma pakalpojumu, vai līdzīgs neizdrukāts dokuments, tostarp elektroniskā formā, un ko izdevis vai apstiprinājis gaisa pārvadātājs vai tā pilnvarots aģents;

[..].

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

- 5 Šīs pašas regulas 5. pantā “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.

[..]”

6 Šīs pašas regulas 6. pantā “Kavēšanās” ir noteikts:

“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.”

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

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

[..]

- b) 400 EUR par visiem lidojumiem Kopienas iekšienē vairāk nekā 1500 kilometru attālumā un par visiem citiem lidojumiem 1500 līdz 3500 kilometru 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

- 8 Prasītāja pamatlietā *FP Passenger Service* ir pārņēmusi tāda pasažiera tiesības, kuram bija rezervācija pie *Austrian Airlines* lidojumam ar numuru OS 2344 no Hurgadas (Ēģipte) uz Vīni (Austrija) ar paredzēto izlidošanu 2017. gada 20. augustā plkst. 10.50 un paredzēto ielidošanu tajā pašā dienā plkst. 15.20.
- 9 Tā kā lidmašīna no Hurgadas izlidoja tikai plkst. 14.22, tā 2017. gada 20. augustā nokļuva Vīnes-Švehatas lidostā ar nokavēšanos, kuras nozīmīgums varētu mainīties atkarībā no brīža, kad notika ierašanās. Šajā ziņā iesniedzējtiesas lēmumā ir minētas vairākas atšķirīgas stundas:
 - 18.14: “*touch down*” (nolaišanās). Šo brīdi paziņo lidostas darbinieks;
 - 18.17: “*Actual Time of Arrival*” (ATA) (“faktiskais ielidošanas laiks”). Runa ir par lidmašīnas galīgās pozicionēšanās brīdi. Par šo darbību arī paziņoja lidostas darbinieks;
 - 18.18: tika nostiprinātas lidmašīnas stāvbremzes, par ko automātiski paziņoja lidmašīnā;
 - 18.22: apkalpes locekļi norādīja, ka lidmašīna ir nokļuvusi tai paredzētajā stāvvietā.
- 10 Iesniedzējtiesa uzskata, ka nav konstatēts, ka laikposms pirms lidmašīnas durvju atvēršanas bija neparasti ilgs. Turpretim gaisa kuģis esot bijis novietots attālā vietā, no kurienes pasažieri ar autobusu esot nogādāti līdz lidostas terminālim. Neesot iespējams noteikt, vai gadījumā, ja lidmašīna būtu nosēdusies paredzētajā laikā, tā tiktu novirzīta uz šo vai citu stāvvietu. Šajā kontekstā iesniedzējtiesa precizē, ka lidmašīnas, kas nolaižas Vīnes-Švehatas lidostā, nostājas vai nu uz skrejceļa, kur pasažieri izkāpj no lidmašīnas pa trapu un ar autobusu nokļūst līdz lidostas ēkai, vai nu blakus aizborta trapam, pa kuru iespējams nokļūt tieši lidostas telpās.
- 11 *FP Passenger Service* cēla prasību par zaudējumu atlīdzību *Bezirksgericht Schwechat* (Švehatas pirmās instances tiesa, Austrija), lai saņemtu kompensāciju 400 EUR apmērā un nokavējuma naudu par pieļauto kavēšanos. Prasības pamatojumam tā apgalvoja, ka, tā kā attiecīgās lidmašīnas izlidošana kavējusies, tās galamērķis faktiski varēja tikt sasniegts tikai plkst. 18.22, proti, laikā, kad nokavējusī lidmašīna ieradās savā stāvvietā.
- 12 Tomēr *FP Passenger Service* norādīja, ka nokavējuma noteikšanai vērā ņemamais brīdis ir durvju atvēršanas brīdis, proti, brīdis, kad pasažieri varēja atstāt lidmašīnu. Šajā gadījumā šī [durvju] atvēršana notikusi vairāk nekā trīs stundas pēc paredzētā ielidošanas laika.
- 13 Savukārt *Austrian Airlines* apgalvoja, ka attiecīgā lidojuma kavēšanās bija mazāka par trim stundām. Proti, lidmašīna bija sasniegusi galamērķi nevis plkst. 18.22, bet gan plkst. 18.17. Proti, Regulā Nr. 261/2004 paredzēto tiesību uz kompensāciju piemērošanas nolūkos gan paredzētais ielidošanas laiks, gan faktiskais ielidošanas laiks atbilst brīdim, kad lidmašīna ir nolaidusies galamērķa lidostā. Šajā brīdī neesot ietverts durvju atvēršanai nepieciešamais laiks.

- 14 Apmierinot *Austrian Airlines* nostāju, pirmās instances tiesa noraidīja *FP Passenger Service* prasību, motivējot ar to, ka, lai noteiktu lidojuma faktisko kavēšanos, ir jāsalīdzina paredzētais ielidošanas laiks ar faktisko ielidošanas laiku. Tā kā šajā lietā šis salīdzinājums liecina tikai par 2 stundu un 57 minūšu kavēšanos, pirmās instances tiesa nosprieda, ka *FP Passenger Service* nebija pamata iegūt Regulā Nr. 261/2004 paredzētās tiesības uz kompensāciju.
- 15 Par šo nolēmumu prasītāja pamatlietā iesniedza apelācijas sūdzību iesniedzējtiesā. Pēdējā minētā uzskata, ka ir jāpiemēro Tiesas 2014. gada 4. septembra spriedums *Germanwings* (C-452/13, EU:C:2014:2141). Līdz ar to, lai aprēķinātu kavēšanās ilgumu, esot jānosaka, kurā brīdī lidmašīnas durvis būtu tikušas atvērtas, ja lidojums nebūtu kavējies, un šo brīdī tādējādi var salīdzināt ar brīdī, kurā šīs durvis patiešām tika atvērtas. Šajā ziņā, lai gan lidojumu plānos nav minēts paredzētais durvju atvēršanas laiks, pieredze liecinot, ka laikposms starp brīdī, kad lidmašīna novietota stāvvietā un durvju atvēršanu parasti ir vienāds visiem lidojumiem. No tā izrietot, ka laikposms starp faktisko ielidošanas brīdī un faktisko durvju atvēršanas brīdī, no vienas puses, un starp paredzēto ielidošanas brīdī un paredzēto durvju atvēršanas brīdī, no otras puses, ir vienāds, tāpēc kavēšanās aprēķinā tos var neņemt vērā.
- 16 Savukārt, ja noteiktā gadījumā laikposms starp faktisko ielidošanas brīdī un faktisko durvju atvēršanas brīdī ir neparasti ilgs un pasažieris par to ir sniedzis pierādījumus, esot jāņem vērā starpība starp faktisko un ierasti nepieciešamo brīdī līdz durvju atvēršanai, lai to pievienotu pie kavēšanās, kas aprēķināta saskaņā ar iepriekš minētajiem apsvērumiem. Tomēr šajā gadījumā esot jāvadās pēc principa, ka laikposms starp faktisko ielidošanas brīdī un faktisko durvju atvēršanu nav pārsniedzis ierasto laiku, tāpēc to var neņemt vērā.
- 17 Iesniedzējtiesa precīzē, ka nav iedibināta valsts judikatūra attiecībā uz šo jautājumu.
- 18 Šādos apstākļos *Landesgericht Korneuburg* (Korneiburgas apgabaltiesa, Austrija) nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādu prejudiciālu jautājumu:

“Vai Regulas [Nr. 261/2004] 5.–7. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka, ievērojot Tiesas 2014. gada 4. septembra spriedumu lietā *Germanwings* (C-452/13, EU:C:2014:2141), saskaņā ar kuru ir jāņem vērā durvju atvēršanas laiks, kavēšanās aprēķina mērķim ir jāņem vērā starpība starp faktisko durvju atvēršanas brīdī un paredzēto ielidošanas brīdī, vai arī starp faktisko durvju atvēršanas brīdī un paredzēto durvju atvēršanas brīdī, ja tiek ievērots paredzētais ielidošanas laiks?”

Par prejudiciālo jautājumu

- 19 Ar savu jautājumu iesniedzējtiesa būtībā jautā, vai Regula Nr. 261/2004, to lasot 2014. gada 4. septembra sprieduma *Germanwings* (C-452/13, EU:C:2014:2141) gaismā, ir jāinterpretē tādējādi, ka, aprēķinot kavēšanās ilgumu lidojuma pasažieriem ielidošanas brīdī, ir jānosaka laikposms starp paredzēto ielidošanas brīdī un faktisko lidmašīnas durvju atvēršanas brīdī.
- 20 Saskaņā ar Tiesas Reglamenta 99. pantu, ja uzdotsais prejudiciālais jautājums ir identisks jautājumam, par kuru Tiesa jau ir sniegusi nolēmumu, ja atbilde uz šādu jautājumu skaidri izriet no judikatūras vai ja atbilde uz uzdoto prejudiciālo jautājumu nerada nekādas pamatotas šaubas, Tiesa pēc tiesneša referenta priekšlikuma un pēc ģenerāladvokāta uzklaušanās jebkurā brīdī var lemt, izdodot motivētu rīkojumu.
- 21 Tā kā šajā lietā tā ir, ir jāpiemēro šī tiesību norma.

- 22 Vispirms ir jāatgādina, ka no Regulas Nr. 261/2004 formulējuma tieši neizriet, ka kavētu lidojumu pasažieriem ir tiesības saņemt kompensāciju no apkalpojošā gaisa pārvadātāja saskaņā ar šīs regulas 7. pantu, tā kā jēdziens “lidojuma kavēšanās” šajā regulā ir paredzēts tikai saistībā ar paredzēto izlidošanas laiku (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2009. gada 19. novembris, *Sturgeon u.c.*, C-402/07 un C-432/07, EU:C:2009:716, 31., 40. un 41. punkts).
- 23 Tomēr saskaņā ar vienlīdzīgas attieksmes principu, kurš nosaka, ka līdzīgas situācijas nedrīkst aplūkot atšķirīgi un atšķirīgas situācijas nedrīkst aplūkot vienādi, ja vien šāda attieksme nav objektīvi attaisnota, Tiesa jau ir nospriedusi, ka pasažieriem lidojumu ilgas ierašanās 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 Regulas Nr. 261/2004 7. pantu, ņemot vērā viņiem radušos neatgriezenisku laika zaudējumu un attiecīgi līdzīgus sarežģījumus (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2009. gada 19. novembris, *Sturgeon u.c.*, C-402/07 un C-432/07, EU:C:2009:716, 48., 60. un 61. punkts, kā arī 2012. gada 23. oktobris, *Nelson u.c.*, C-581/10 un C-629/10, EU:C:2012:657, 33., 34. un 40. punkts).
- 24 Šādi Tiesa ir noteikusi laika robežu, no kura šis laika zudums kļūst atlīdzināms vienotas likmes veidā saskaņā ar Regulu Nr. 261/2004.
- 25 Turpinājumā Tiesa precizēja, ka, tā kā šie sarežģījumi lidojumu kavēšanās gadījumā izpaužas, ielidojot galamērķī, kavēšanās attiecībā uz Regulas Nr. 261/2004 paredzēto kompensāciju ir jānovērtē salīdzinājumā ar “paredzēto ielidošanas laiku” (šajā nozīmē skat. spriedumus, 2009. gada 19. novembris, *Sturgeon u.c.*, C-402/07 un C-432/07, EU:C:2009:716, 61. punkts; 2012. gada 23. oktobris, *Nelson u.c.*, C-581/10 un C-629/10, EU:C:2012:657, 40. punkts, kā arī 2013. gada 26. februāris, *Folkerts*, C-11/11, EU:C:2013:106, 33. punkts), precizējot, ka ir runa par laiku, kas noteikts lidojumu plānā un norādīts pasažiera biļetē.
- 26 Iepriekšējā punktā minētais ielidošanas laiks tāpat norāda brīdi, kurā lidojums normāli tiks pabeigts. Tomēr ir iespējams, ka, tiklīdz šis brīdis ir pārsniegts, pasažieri joprojām atrodas lidmašīnā dažādu starpgadījumu dēļ, kas var kavēt lidmašīnas ielidošanu, neatkarīgi no tā, vai runa ir par sarežģījumiem, kas radušies pirms izlidošanas, lidojuma laikā vai pēc nolaišanās galamērķī.
- 27 Kā izriet no šī rikojuma 23. un 24. punkta, kavēta lidojuma dēļ pasažieriem radies laika zudums salīdzinājumā ar paredzēto ielidošanas laiku saistībā ar Regulā Nr. 261/2004 paredzētajām tiesībām uz kompensāciju ir būtisks tikai tad, ja tas ir vismaz trīs stundas.
- 28 Pārbaude par to, vai konkrētajā gadījumā šī laika robeža bija vai nebija sasniegta, ir jāveic, ņemot vērā brīdi, kurā lidmašīna faktiski ielidoja galamērķī. Tā kā Regulā Nr. 261/2004 šis faktiskais ielidošanas laiks nav definēts, Tiesa 2014. gada 4. septembra sprieduma *Germanwings* (C-452/13, EU:C:2014:2141) 17. punktā nosprieda, ka jēdziens “faktiskais ielidošanas laiks” ir jāinterpretē tā, lai tas būtu vienveidīgi piemērojams Savienībā.
- 29 Tā, iepriekšminētā sprieduma 25. punktā Tiesa būtībā uzskatīja, ka jēdziens “faktiskais ielidošanas laiks” ir jāinterpretē tādējādi, ka tas atbilst brīdim, kad tiek atvērtas vismaz vienas lidmašīnas durvis, ar nosacījumu, ka šajā brīdī pasažieriem tiek dota atļauja izkāpt no tās.
- 30 Proti, tieši šajā brīdī beidzas pasažieru atrašanās slēgtā telpā, kurā viņiem jāievēro gaisa pārvadātāja norādes un jāpakļaujas tā pārbaudēm, un tādēļ tehnisku un drošības apsvērumu dēļ viņu iespējas sazināties ar ārpusauli ir ievērojami ierobežotas un viņi nevar turpināt nodarboties ar savām personīgajām, ģimenes, sociālajām vai profesionālajām lietām (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2014. gada 4. septembris, *Germanwings*, C-452/13, EU:C:2014:2141, 20., 22., 24. un 25. punkts).

- 31 Visbeidzot, ir jānorāda, ka 2014. gada 4. septembra spriedumā *Germanwings* (C-452/13, EU:C:2014:2141) Tiesa tikai iezīmēja jēdziena “faktiskais ielidošanas laiks” tvērumu, tomēr neapšaubot jēdzienu “paredzētais ielidošanas laiks” Regulas Nr. 261/2004, it īpaši tās 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta iii) daļas, uz kuru ir atsauce šī rīkojuma 23. punktā minētajā judikatūrā, izpratnē. Gluži pretēji, jēdziens “paredzētais ielidošanas laiks”, kā tas ir definēts šī rīkojuma 25. punktā, šķiet nepieciešams elements, lai noteiktu jebkuras ielidošanas kavēšanās ilgumu.
- 32 Ņemot vērā visus iepriekš minētos apsvērumus, uz uzdoto jautājumu ir jāatbild, ka Regula Nr. 261/2004, to lasot 2014. gada 4. septembra sprieduma *Germanwings* (C-452/13, EU:C:2014:2141) gaismā, ir jāinterpretē tādējādi, ka, lai aprēķinātu kavēšanās ilgumu lidojuma pasažieriem ielidošanas brīdī, ir jāaprēķina laiks, kas pagājis starp paredzēto ielidošanas brīdi un faktisko ielidošanas brīdi, proti, brīdi, kad atveras vismaz vienas no lidmašīnas durvīm, pieņemot, ka šajā brīdī pasažieriem tiek atļauts izkāpt.

Par tiesāšanās izdevumiem

- 33 Attiecībā uz pamatlietas pusēm šī tiesvedība ir stadija procesā, kuru izskata iesniedzējtiesa, un tā lemj par tiesāšanās izdevumiem.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (astotā palāta) nospriež:

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, to lasot 2014. gada 4. septembra sprieduma *Germanwings* (C-452/13, EU:C:2014:2141) gaismā, ir jāinterpretē tādējādi, ka, lai aprēķinātu kavēšanās ilgumu lidojuma pasažieriem ielidošanas brīdī, ir jāaprēķina laiks, kas pagājis starp paredzēto ielidošanas brīdi un faktisko ielidošanas brīdi, proti, brīdi, kurā atveras vismaz vienas no lidmašīnas durvīm, pieņemot, ka šajā brīdī pasažieriem tiek atļauts izkāpt.

[Paraksti]