

KOMISIJAS PAZIŅOJUMS

Skaidrojošas pamatnostādnes par Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (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 par Padomes Regulu (EK) Nr. 2027/97 par gaisa pārvadātāju atbildību nelaimes gadījumos, kura grozīta ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 889/2002

(2016/C 214/04)

1. IEVADS

Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 11. februāra Regula (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⁽¹⁾ (turpmāk – “regula”), stājās spēkā 2005. gada 17. februārī. Regulā noteikts kvalitātes standartu minimums pasažieru aizsardzības jomā, aviācijas tirgus liberalizācijai piešķirot svarīgu iedzīvotāju dimensiju.

Komisijas Baltajā grāmatā par transportu, kas pieņemta 2011. gada 28. martā⁽²⁾, citu Komisijas iniciatīvu starpā minēta nepieciešamība “izstrādāt ES likuma par pasažieru tiesībām vienotu interpretāciju, kā arī saskaņotu un efektīvu izpildi, tādējādi nodrošinot gan vienlīdzīgus konkurences apstākļus nozarē, gan iedzīvotāju aizsardzības Eiropas standartu”.

Saistībā ar šo balto grāmatu Komisija jau pieņēmusi Skaidrojošas pamatnostādnes par Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1371/2007 par dzelzceļa pasažieru tiesībām un pienākumiem⁽³⁾.

Attiecībā uz gaisa transportu Komisijas 2011. gada 11. aprīļa paziņojumā⁽⁴⁾ parādīts, kā regulas noteikumi tiek dažādi skaidroti tagadējā tekstā esošo pelēko zonu un iztrūkumu dēļ un kā dalībvalstu starpā atšķiras tās izpilde. Turklāt atklājas, ka pasažieriem ir grūti aizstāvēt savas individuālās tiesības.

Eiropas Parlaments, reaģējot uz iepriekš minēto paziņojumu, 2012. gada 29. martā pieņēma rezolūciju⁽⁵⁾. Parlaments uzsvēra pasākumus, kurus tas uzskata par būtiskiem, lai atgūtu pasažieru uzticību, jo īpaši spēkā esošo noteikumu pareizu piemērošanu, ko īsteno dalībvalstis un gaisa pārvadātāji, pietiekamus un vienkāršus tiesiskās aizsardzības līdzekļus un pasažieru nodrošināšanu ar precīzu informāciju par viņu tiesībām.

Lai precizētu tiesības un lai gaisa pārvadātāji un valstu izpildiestādes labāk piemērotu regulu, Komisija iesniedza priekšlikumu par šīs regulas grozījumu⁽⁶⁾. Ierosinātās izmaiņas ņem vērā arī finansiālo ietekmi uz gaisa transporta nozari, un tāpēc tajās ir iekļauti daži pasākumi, kuru mērķis ir ierobežot izmaksas. Priekšlikumu pašlaik izskata ES likumdevējs. Ar šīm skaidrojošajām pamatnostādnēm Komisijas mērķis nav aizstāt vai papildināt savu priekšlikumu.

Labāka regulējuma iniciatīvu pakete ir viena no desmit Junkera Komisijas prioritāšu jomām, un tās mērķis ir nodrošināt, ka ES darbība ir efektīva visos politikas cikla posmos – no plānošanas līdz īstenošanai, pārbaudei un tai sekojošai pārskatīšanai, kā tas ir attiecībā uz šo regulu. Cits Komisijas mērķis ir panākt dziļāku un taisnīgāku iekšējo tirgu. Komisija 2015. gada 11. jūnijā⁽⁷⁾ norādīja, ka tā apsvērs iespēju īstermiņā pieņemt skaidrojošas pamatnostādnes, lai atvieglotu un uzlabotu regulas piemērošanu un veicinātu labāko praksi. Tas ir viens no pasākumiem, kas ierosināti Komisijas 2015. gada 7. decembra paziņojumā “Aviācijas stratēģija Eiropai”⁽⁸⁾.

⁽¹⁾ OV L 46, 17.2.2004., 1. lpp.

⁽²⁾ Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu – virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu, COM(2011) 144 galīgā redakcija, sk. 23. lpp. (<http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:LV:PDF>).

⁽³⁾ OV C 220, 4.7.2015., 1. lpp.

⁽⁴⁾ Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam un Padomei par to, kā piemēro Regulu (EK) Nr. 261/2004, ar ko paredz kopīgus noteikumus par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos (<http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0174:FIN:LV:PDF>), COM(2011) 174 galīgā redakcija.

⁽⁵⁾ Eiropas Parlamenta rezolūcija par gaisa transporta pasažieru tiesību ievērošanu un piemērošanu, 2011/2150(INI) (<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=TA&language=LV&reference=P7-TA-2012-99>).

⁽⁶⁾ Priekšlikums – Eiropas Parlamenta un Padomes Regula, ar kuru groza Regulu (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 Regulu (EK) Nr. 2027/97 par gaisa pārvadātāju atbildību, veicot pasažieru un viņu bagāžas gaisa pārvadājumus (COM(2013) 130 final, 13.3.2013.).

⁽⁷⁾ Transporta, telekomunikāciju un enerģētikas padome (Transports), 2015. gada 11. jūnijs, Luksemburga.

⁽⁸⁾ COM(2015) 598 final, 7.12.2015., “Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai – aviācijas stratēģija Eiropai”.

Judikatūrai ir bijusi izšķiroša nozīme regulas interpretācijā. Daudzos gadījumos valstu tiesas ir prasījušas Eiropas Savienības Tiesai ("Tiesa") precizēt dažus noteikumus, tostarp regulas galvenos aspektus. Tās skaidrojošie spriedumi atspoguļo to ES tiesību aktu pašreizējo stāvokli, kuri jāīsteno valstu iestādēm. 2010. gadā veiktais izvērtējums⁽⁹⁾ un 2012. gadā veiktais ietekmes novērtējums⁽¹⁰⁾ norādīja, ka Tiesa ir pieņēmusi daudz nolēmumu. Tādējādi ir skaidrs, ka jāveic pasākumi, lai nodrošinātu regulas vienotu izpratni un pareizu īstenošanu visā ES.

Ar šīm skaidrojošajām pamatnostādnēm Komisija tiecas precīzāk paskaidrot vairākus noteikumus, kas iekļauti regulā, it īpaši ņemot vērā Tiesas judikatūru⁽¹¹⁾, tā, lai pašreizējos noteikumus varētu efektīvi un konsekventi īstenot. Šo pamatnostādņu nolūks ir izskaidrot jautājumus, kurus visbiežāk uzdevušas valstu izpildiestādes, pasažieri un to apvienības, Eiropas Parlaments un nozares pārstāvji. Tās aizstāj iepriekšējo informāciju, piemēram, biežāk uzdotos jautājumus un atbildes uz tiem utt., kas publicēti Komisijas tīmekļa vietnē.

Nav paredzēts ne pilnībā aptvert visus noteikumus, ne arī izveidot jaunas tiesību normas. Jāatzīmē arī, ka skaidrojošās pamatnostādnes neskar Savienības tiesību aktu interpretāciju, ko sniegusi Tiesa⁽¹²⁾.

Šīs pamatnostādnes attiecas arī uz Padomes 1997. gada 9. oktobra Regulu (EK) Nr. 2027/97 par gaisa pārvadātāju atbildību nelaimes gadījumos⁽¹³⁾, kura grozīta ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 889/2002⁽¹⁴⁾, un Konvenciju par dažu starptautisko gaisa pārvadājumu noteikumu unifikāciju (Monreālas konvencija)⁽¹⁵⁾. Regulai (EK) Nr. 889/2002 ir divējāds mērķis: pirmkārt, ES tiesību aktus par gaisa pārvadātāju atbildību attiecībā uz pasažieriem un viņu bagāžu saskaņot ar Monreālas konvenciju, kurā ES ir viena no līgumslēdzējām pusēm, un, otrkārt, piemērot Konvencijas noteikumus gaisa pārvadājumu pakalpojumiem, ko sniedz dalībvalsts teritorijā.

Šīm skaidrojošajām pamatnostādnēm būtu jāpalīdz nodrošināt regulas labāku piemērošanu un izpildi.

2. REGULAS PIEMĒROŠANAS JOMA

2.1. Teritoriālā darbības joma

2.1.1. Ģeogrāfiskā piemērošanas joma

Regulas 3. panta 1. punkts ierobežo tās darbības jomu, attiecinot to tikai uz pasažieriem, kuri izlido no lidostas kādas dalībvalsts teritorijā, uz kuru attiecas Līgums, un pasažieriem, kuri izlido no lidostas, kas atrodas trešā valstī, uz lidostu, kas atrodas tādas dalībvalsts teritorijā, uz kuru attiecas Līgums, ja attiecīgo reisu apkalpojošais gaisa pārvadātājs ir ES gaisa pārvadātājs.

Saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 355. pantu ES tiesību akti neattiecas uz valstīm un teritorijām, kas uzskaitītas LESD II pielikumā⁽¹⁶⁾. Tā vietā šīm zemēm un teritorijām ir piemērojams īpašs asociācijas režīms, kas noteikts saskaņā ar LESD ceturto daļu. Turklāt tā neattiecas uz Fēru salām, Menas salu un Normandijas salām saskaņā ar Dānijas un Apvienotās Karalistes pievienošanās aktu. Tādēļ šīs teritorijas ir uzskatāmas par trešām valstīm regulas nozīmē⁽¹⁷⁾.

No otras puses, saskaņā ar LESD 355. pantu Līgumu noteikumus piemēro Francijas aizjūras departamentiem, proti, Gvadelupai, Franču Gviānai, Martinikai, Majotai, Reinjonai, kā arī Senmartēnai, Azoru salām, Madeirai un Kanāriju salām. Tādēļ šīs teritorijas ir dalībvalsts daļa, uz kuru attiecas Līgums, regulas nozīmē.

⁽⁹⁾ Regulas 261/2004 novērtējums, galīgais ziņojums, galvenais ziņojums (Steer Davies Gleave, 2010. gada februāris).

⁽¹⁰⁾ Komisijas dienestu darba dokuments – ietekmes novērtējums, kas pievienots priekšlikumam Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai, ar kuru groza Regulu (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 Regulu (EK) Nr. 2027/97 par gaisa pārvadātāju atbildību, veicot pasažieru un viņu bagāžas gaisa pārvadājumus, Brisele, SWD(2013) 62 final, 13.3.2013., un Priekšlikums Regulai, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 261/2004 (COM(2013) 130 final).

⁽¹¹⁾ Precīzas atsauces uz attiecīgajām Tiesas lietām tekstā ir sistemātiski norādītas. Ja nav šādas atsauces, tad tas ir Komisijas sniegtais regulas skaidrojums.

⁽¹²⁾ Sk. Līguma par Eiropas Savienību 19. panta 1. punktu.

⁽¹³⁾ OV L 285, 17.10.1997., 1. lpp.

⁽¹⁴⁾ OV L 140, 30.5.2002., 2. lpp.

⁽¹⁵⁾ OV L 194, 18.7.2001., 39. lpp.

⁽¹⁶⁾ Sk. Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) II pielikumu (http://ec.europa.eu/archives/lisbon_treaty/index_lv.htm).

⁽¹⁷⁾ Šī regula attiecas uz Islandi un Norvēģiju saskaņā ar EEZ līgumu un uz Šveici saskaņā ar Nolīgumu starp Eiropas Kopienu un Šveices Konfederāciju par gaisa transportu (1999. g.).

2.1.2. "Lidojuma" jēdziens saskaņā ar 3. panta 1. punkta a) apakšpunktu

Tiesa nolēma, ka brauciens, kurā ietver lidojumus turp un atpakaļ, nav uzskatāms par vienu lidojumu. "Lidojuma" jēdziens regulas izpratnē ir jāinterpretē tādējādi, ka tā būtībā ir viena gaisa pārvadātāja darbība, kas tādējādi zināmā veidā ir šī pārvadājuma, ko veic gaisa pārvadātājs, kurš nosaka savu maršrutu, "vienība" ⁽¹⁸⁾. Tādēļ šīs regulas 3. panta 1. punkta a) apakšpunkts nav piemērojams braucienam turp un atpakaļ, kurā pasažieri, kas sākotnēji ir izlidojuši no lidostas dalībvalsts teritorijā, atgriežas šajā lidostā, izlidojot no lidostas trešās valsts teritorijā ar lidojumu, ko apkalpo trešās valsts gaisa pārvadātājs. Apstākļi, ka lidojums turp un lidojums atpakaļ ir ticis rezervēts vienā rezervācijā, neietekmē šo interpretāciju ⁽¹⁹⁾.

2.1.3. Regulas darbības joma attiecībā uz trešā valstī saņemto kompensāciju un/vai atbalstu un ietekmi uz saņēmēju tiesībām saskaņā ar regulu

Regulas 3. panta 1. punkta b) apakšpunktā ir paredzēts, ka to piemēro pasažieriem, kuri izlido no lidostas, kas atrodas ārpus ES (t. i., trešā valstī), un ceļo uz ES, ja lidojumu veic kādā ES dalībvalstī licencēts gaisa pārvadātājs (ES gaisa pārvadātājs), izņemot, ja tie saņēmuši atlīdzinājumu vai kompensāciju un atbalstu minētajā trešā valstī.

Var rasties jautājums, vai pasažieriem, kas lido uz ES no trešās valsts lidostas, ir tiesības saskaņā ar regulu, ja šādas tiesības jau ir tikušas piešķirtas saskaņā ar trešās valsts tiesību aktiem par pasažieru tiesībām:

- 1) atlīdzinājums (piemēram, ceļojuma talons) vai kompensācija (kuras apmērs var atšķirties no regulā paredzētā); un
- 2) aprūpe (piemēram, maltītes, dzērieni, apmešanās viesnīcā un sakaru līdzekļi).

Šajā sakarā vārds "un" ir svarīgs. Piemēram, ja pasažieriem ir piešķirtas tikai vienas no šīm divām tiesībām (piemēram, atlīdzinājums un kompensācija saskaņā ar 1. punktu), tie joprojām var pieprasīt otras (šajā gadījumā – aprūpi saskaņā ar 2. punktu).

Ja abas šīs tiesības tika piešķirtas izlidošanas vietā, pamatojoties uz vietējiem tiesību aktiem vai brīvprātīgi, saskaņā ar šo regulu pasažieri nevar pieprasīt vēl citas tiesības. Tomēr Tiesa ir nospriedusi ⁽²⁰⁾, ka nav pieņemams, ka pasažierim var būt liegta aizsardzība, ko piešķir regula, tikai tādēļ vien, ka viņš var būt saņēmis daļu kompensācijas trešā valstī. Šajā sakarā apkalpojošajam gaisa pārvadātājam būtu jāpierāda, ka kompensācija, kas piešķirta trešā valstī, pēc nolūka atbilst kompensācijai, ko garantē regula, vai ka nosacījumi, kas attiecas uz kompensāciju un atbalstu, un dažādie līdzekļi to īstenošanai ir līdzvērtīgi tiem, kas paredzēti šajā regulā.

2.2. Materiālā darbības joma

2.2.1. Regulas nepiemērošana pasažieriem, kuri ceļo ar helikopteru

Saskaņā ar 3. panta 4. punktu regulu piemēro tikai fiksētu spārnu gaisa kuģiem, kurus apkalpo licencēts gaisa pārvadātājs, un tādējādi tā neattiecas uz helikopteru pakalpojumiem.

2.2.2. Regulas nepiemērošana pasažieriem, kas ceļo bez maksas vai par samazinātu biļešu cenu, kas sabiedrībai nav tieši vai netieši pieejama

Saskaņā ar 3. panta 3. punktu šī regula neattiecas uz pasažieriem, kas ceļo bez maksas vai par samazinātu biļešu cenu, kas sabiedrībai nav tieši vai netieši pieejama. Šis noteikums attiecas uz īpašu braukšanas maksu, ko gaisa pārvadātāji piedāvā saviem darbiniekiem. Turpretim saskaņā ar 3. panta 3. punktu regula ir piemērojama pasažieriem, kuri ceļo ar biļetēm, kuras saņēmuši kā biežu lidojumu programmas vai citu komerciālu programmu dalībnieki.

2.2.3. Piemērošana apkalpojošajam gaisa pārvadātājam

Saskaņā ar 3. panta 5. punktu par regulā paredzēto pienākumu izpildi vienmēr ir atbildīgs apkalpojošais gaisa pārvadātājs, nevis, piemēram, cits gaisa pārvadātājs, kas ir pārdevis biļetes. Jēdziens "apkalpojošais gaisa pārvadātājs" ir iekļauts 7. apsvērumā.

2.2.4. Notikumi, uz kuriem attiecas šī regula

Šī regula aizsargā pasažierus pret iekāpšanas atteikumu, lidojuma atcelšanu, kavēšanos, komforta apstākļu paaugstināšanu un pazemināšanu. Šie notikumi, kā arī pasažieru tiesības gadījumā, ja tie realizējas, ir aprakstīti turpmākajās iedaļās.

⁽¹⁸⁾ Lieta C-173/07, *Emirates Airlines*, ECLI:EU:C:2008:400, 40. punkts.

⁽¹⁹⁾ Lieta C-173/07, *Emirates Airlines*, ECLI:EU:C:2008:400, 53. punkts.

⁽²⁰⁾ Lieta C-257/14, *van der Lans*, ECLI:EU:C:2015:618, 28. punkts.

2.2.5. Regulas nepiemērošana multimodāliem braucieniem

Šī regula neattiecas uz multimodāliem braucieniem, kas aptver vairāk nekā vienu transportlīdzekļu veidu saskaņā ar vienu pārvadājuma līgumu. Plašāka informācija ir sniegta 6. iedaļā.

2.2.6. Regulas darbības joma saistībā ar Komplekso ceļojumu direktīvu

Regulas 3. panta 6. punktā un 16. apsvērumā noteikts, ka tā attiecas arī uz lidojumiem, kuri ietilpst kompleksajā ceļojumā, izņemot gadījumu, ja komplekso ceļojumu atceļ citu iemeslu dēļ, nevis lidojuma atcelšanas dēļ. Turklāt ir precizēts, ka tiesības, kas ir piešķirtas saskaņā ar regulu, neietekmē pasažieru tiesības saskaņā ar Komplekso ceļojumu direktīvu⁽²¹⁾. Ceļotājiem tādējādi principā ir tiesības gan attiecībā uz kompleksā pakalpojuma organizatoru saskaņā ar Komplekso ceļojumu direktīvu, gan apkalpojošo gaisa pārvadātāju saskaņā ar regulu. 14. panta 5. punktā Direktīvā (ES) 2015/2302 par kompleksiem ceļojumiem un saistītiem ceļojumu pakalpojumiem, kas kļūs pilnībā piemērojama 2018. gada 1. jūlijā, arī ir paredzēts, ka tiesības uz kompensāciju vai cenas samazinājumu, kas paredzētas šajā direktīvā, neietekmē ceļotāju tiesības saskaņā ar regulu, bet precizēts, ka kompensāciju vai cenas samazinājumu, kas piešķirts saskaņā ar pasažieru tiesību aizsardzības noteikumiem un saskaņā ar minēto direktīvu, vienu no otra atskaita, lai izvairītos no pārmērīgas kompensācijas.

Tomēr ne regulā, ne direktīvā nav paskaidrots jautājums, vai izmaksas par abu kopīgajām saistībām galu galā ir jāsedz kompleksā pakalpojuma organizatoram vai apkalpojošajam gaisa pārvadātājam⁽²²⁾. Tādējādi šo jautājumu risināšana ir atkarīga no līguma noteikumiem starp organizētāju un pārvadātāju un piemērojamiem valsts tiesību aktiem. Nekādas vienošanās šajā sakarā (tostarp praktiskas vienošanās, lai novērstu pārmērīgu kompensāciju) nedrīkst negatīvi ietekmēt pasažiera iespējas adresēt savu prasību vai nu kompleksā pakalpojuma organizatoram, vai gaisa pārvadātājam un iegūt attiecīgi tam pienākošas tiesības.

3. NOTIKUMI, KAS DOD TIESĪBAS SASKAŅĀ AR REGULU

3.1. Iekāpšanas atteikums

3.1.1. "Iekāpšanas atteikuma" jēdziens

Saskaņā ar regulas 2. panta j) punktu "iekāpšanas atteikums" neattiecas uz situāciju, kurā pastāv pamatots iemesls atteikties uzņemt pasažierus reisā, lai gan viņi ir savlaicīgi ieradušies uz iekāpšanu, piemēram, veselības stāvokļa, drošības apsvērumu vai nepiemērotu ceļojuma dokumentu dēļ. Tomēr jēdziens "iekāpšanas atteikums" attiecas ne tikai uz virspārdošanas gadījumiem, bet arī uz iekāpšanas atteikumiem citu, piemēram, operatīvu, apsvērumu dēļ⁽²³⁾.

Attiecībā uz personu ar invaliditāti vai personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām ceļošanu ir atsauce uz Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 1107/2006⁽²⁴⁾ 4. pantu un attiecīgajām pamatnostādņēm⁽²⁵⁾, kurās "Atbildē uz 4. jautājumu" tieši izskatīti šādi gadījumi.

Ja pasažierim ir atteikts viņu uzņemt atpakaļceļa lidojumā tādēļ, ka apkalpojošais gaisa pārvadātājs ir atcēlis turpceļa lidojumu un pasažierim ir mainījies maršruts uz citu reisu, tas ir iekāpšanas atteikums un no apkalpojošā gaisa pārvadātāja pasažierim pienākas papildu kompensācija.

Ja pasažierim ir rezervācija, kurā ietverti lidojumi turp un atpakaļ, un tam neatļauj iekāpt lidmašīnā atpakaļceļa lidojumam tāpēc, ka nav izmantots turpceļa lidojums (t. s. "neierašanās"), tas nav uzskatāms par iekāpšanas atteikumu 2. panta j) punkta nozīmē. Tas pats ir spēkā, ja pasažierim ir rezervācija, kurā ietverti secīgi lidojumi, un tam neatļauj iekāpt lidmašīnā, pamatojoties uz to, ka nav izmantots iepriekšējais(-ie) lidojumu(-i). Šīs divas situācijas parasti pamatojas uz nosacījumiem, kas saistīti ar nopirkto biļeti. Šāda prakse tomēr var tikt aizliegta ar valsts tiesību aktiem. Ja pasažierim, kam ir apstiprināta rezervācija, ir aizkavējies sākotnējais lidojums un pasažierim ir mainīts maršruts uz citu

⁽²¹⁾ Padomes 1990. gada 13. jūnija Direktīva 90/314/EEK par kompleksiem ceļojumiem, kompleksām brīvdienām un kompleksām ekskursijām (OV L 158., 23.6.1990., 59. lpp.). Minētā direktīva ir atcelta ar 2018. gada 1. jūliju, kad dalībvalstīm jāpiemēro valsts pasākumi, ar kuriem transponē Eiropas Parlamenta un Padomes 2015. gada 25. novembra Direktīvu (ES) 2015/2302 par kompleksiem ceļojumiem un saistītiem ceļojumu pakalpojumiem, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 2006/2004, Direktīvu 2011/83/ES un atceļ Padomes Direktīvu 90/314/EEK (OV L 326, 11.12.2015., 1. lpp.). Saskaņā ar Direktīvas (ES) 2015/2302 29. pantu atsauce uz Direktīvu 90/314/EEK regulas 3. panta 6. punktā ir jālasa kā atsauce arī uz Direktīvu (ES) 2015/2302.

⁽²²⁾ Tomēr skatiet "tiesības uz atlīdzinājumu" regulas 13. pantā un Direktīvas (ES) 2015/2302 22. pantā.

⁽²³⁾ Lieta C-22/11, *Finnair*, ECLI:EU:C:2012:604, 26. punkts.

⁽²⁴⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 5. jūlija Regula (EK) Nr. 1107/2006 par invalīdu un personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām tiesībām, ceļojot ar gaisa transportu, OV L 204, 26.7.2006., 1. lpp.

⁽²⁵⁾ Komisijas dienestu darba dokuments, skaidrojošas pamatnostādnes par Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 5. jūlija Regulas (EK) Nr. 1107/2006 par invalīdu un personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām tiesībām, ceļojot ar gaisa transportu, piemērošanu, Brisele, 11.6.2012., SWD(2012) 171 final.

reisu, tas nav uzskatāms par iekāpšanas atteikumu 2. panta j) punkta nozīmē. Ja pasažieris, kas ceļo kopā ar lolojumdzīvnieku, nevar turpināt ceļu, jo viņam/viņai nav atbilstīgu lolojumdzīvnieka dokumentu, arī tas nav uzskatāms par iekāpšanas atteikumu. Tomēr, ja pasažieriem tiek atteikta iekāpšana sakarā ar kļūdu, ko pieļāvis uz zemes strādājošs darbinieks, pārbaudot ceļošanas dokumentus (tostarp vīzas), tas ir uzskatāms par iekāpšanas atteikumu 2. panta j) punkta nozīmē. Tomēr tas tā nav, ja saskaņā ar 2. panta j) punktu gaisa pārvadātājs un tā apkalpe atsaka pasažierim iekāpšanu drošības apsvērumu dēļ ar pamatotu iemeslu. Gaisa pārvadātājiem būtu pilnībā jāizmanto *IATA Timatic* datubāze un jākonsultējas ar attiecīgo valstu publiskajām iestādēm (vēstniecībām un Ārlietu ministriju), lai pārbaudītu ceļošanas dokumentu un (ieceļošanas) vīzu prasības galamērķa valstīs nolūkā novērst to, ka pasažieriem tiek nepamatoti atteikta iekāpšana. Dalībvalstīm būtu jāpārliecinās, ka tās *IATA/Timatic* sniedz pilnīgu un atjauninātu informāciju par ceļošanas dokumentiem, jo īpaši attiecībā uz vīzas prasību vai atbrīvojumu no šīs prasības.

3.1.2. Tiesības, kas ir saistītas ar iekāpšanas atteikumu

Iekāpšanas atteikums pret pasažiera gribu tam dod tiesības uz “kompensāciju”, kā noteikts minētās regulas 7. pantā, tiesības izvēlēties starp atļūdinājumu, maršruta maiņu vai cita lidojuma rezervāciju vēlāk, kā noteikts 8. pantā, un tiesības uz “aprūpi”, kā noteikts 9. pantā.

3.2. Atcelšana

3.2.1. Atcelšanas definīcija

Regulas 2. panta l) punktā ir noteikts, ka “atcelšana” ir tāda lidojuma neveikšana, kurš ir bijis iepriekš plānots un uz kuru ir rezervēta vismaz viena vieta.

Principā atcelšana notiek, ja sākotnējā lidojuma plānošana tiek pārtraukta un šā lidojuma pasažieri pievienojas pasažieriem lidojumā, kas arī ir ticis plānots, bet neatkarīgi no sākotnējā lidojuma. 2. panta l) punkts neparedz pārvadātāja skaidru lēmumu atcelt lidojumu ⁽²⁶⁾.

Turpretī Tiesa ⁽²⁷⁾ uzskata, ka principā nevar konstatēt lidojuma kavēšanos vai atcelšanu, balstoties uz apzīmējumu “kavējas” vai “atcelts”, kas ir norādīts uz lidostas ziņojumu daļa vai ko sniedz gaisa pārvadātāja personāls. Tāpat apstākļi, ka pasažieri saņem atpakaļ savu bagāžu vai saņem jaunas iekāpšanas kartes, principā nav noteicošs faktors, lai pārliecinātos, ka lidojums ir ticis atcelts. Šie apstākļi nav saistīti ar lidojuma objektīvajiem elementiem, un tos var izraisīt dažādi faktori. Tiesa ir norādījusi uz konkrētiem gadījumiem, kad paziņojums par lidojuma “aizkavēšanos” vai “atcelšanu” var “rasties sakarā ar kļūdām kvalifikācijā vai apstākļiem attiecīgajā lidostā, vai tie var izrietēt no gaidīšanas laika un vajadzības attiecīgajiem pasažieriem pavadīt nakti viesnīcā”.

3.2.2. Atšķirība starp atcelšanu un kavēšanos

Neskarot 3.3.1. iedaļu un lai izvairītos no tā, ka gaisa pārvadātāji nepārtraukti norāda, ka lidojums “kavējas”, nevis ka tas ir “atcelts”, ir atzīts par lietderīgu uzsvērt atšķirību starp “atcelšanu” un “kavēšanos”. Praksē, lai gan parasti lidojumu uzskata par atceltu, ja tā reisa numurs mainās, tas ne vienmēr ir noteicošais kritērijs. Patiešām, lidojums var kavēties tik ilgi, ka tas izlido nākamajā dienā pēc tam, kad tas bija plānots, un tādēļ tam var būt lidojuma numurs ar norādēm (piem., XX 1234 vietā XX 1234a), lai atšķirtu to no lidojuma ar tādu pašu numuru tajā pašā dienā. Tomēr šajā gadījumā to joprojām var uzskatīt par lidojuma kavēšanos, nevis atcelšanu. Katrs gadījums būtu jāvērtē atsevišķi.

3.2.3. Gadījums, ja gaisa kuģis atgriežas izlidošanas punktā

Jēdziens “atcelšana”, kā tas paredzēts regulas 2. panta l) punktā, attiecas arī uz gadījumu, kad gaisa kuģis ir pacēlies, bet kāda iemesla dēļ pēc tam ir spiests atgriezties izlidošanas lidostā, kur pasažierus no minētā gaisa kuģa pārvieta uz citiem lidojumiem. Patiešām, no apstākļa, ka izlidošana tika nodrošināta, bet lidmašīna vēlāk atgriezās izlidošanas lidostā, nesasniedzot plānā paredzēto galamērķi, izriet, ka sākotnēji plānotais lidojums nevar tikt uzskatīts par notikušu ⁽²⁸⁾.

3.2.4. Novirzīts lidojums

Novirzītu lidojumu, ar kuru pasažieris ierodas lidostā, kas neatbilst tai, kura norādīta kā galamērķis pasažiera sākotnējā ceļojuma plānā, pielīdzina atcelšanai, izņemot gadījumus, kad:

- gaisa pārvadātājs pasažierim piedāvā mainīt maršrutu, izmantojot pielīdzināmu apstākļu pārvadājumu pie pirmās izdevības uz lidostu, kas ir sākotnējais galamērķis, vai uz jebkuru galamērķi, par kuru panākta vienošanās ar pasažieri, un šajā gadījumā to var uzskatīt par kavēšanos,

⁽²⁶⁾ Lieta C-83/10, *Sousa Rodríguez e.a.*, ECLI:EU:C:2011:652 29. punkts.

⁽²⁷⁾ Apvienotās lietas C-402/07 un C-432/07, *Sturgeon e.a.*, ECLI:EU:C:2009:716, 37. un 38. punkts.

⁽²⁸⁾ Lieta C-83/10, *Sousa Rodríguez e.a.*, ECLI:EU:C:2011:652, 28. punkts.

— ielidošanas lidosta un lidosta, kas ir sākotnējais galamērķis, apkalpo to pašu pilsētu vai reģionu – tādā gadījumā to var uzskatīt par kavēšanos. Šādā gadījumā pēc analogijas piemēro 8. panta 3. punktu.

3.2.5. Pierādīšanas pienākums atcelšanas gadījumā

Regulas 5. panta 4. punkts uzliek gaisa pārvadātājiem pierādīšanas pienākumu par to, vai un kad pasažieri ir individuāli informēti par to lidojuma atcelšanu.

3.2.6. Ar atcelšanu saistītās tiesības

Lidojuma atcelšana pasažieriem dod tiesības uz atlīdzinājumu, maršruta maiņu vai atpakaļceļa lidojumu, kā noteikts regulas 8. pantā, “tiesības uz aprūpi”, kā noteikts 9. pantā un 5. panta 1. punkta c) apakšpunktā, tiesības uz “kompensāciju” kā noteikts 7. pantā. 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta pamatprincips ir tāds, ka ir jāizmaksā kompensācija, ja pasažieris nav informēts par atcelšanu pietiekami savlaicīgi.

Tomēr kompensācija nav jāmaksā, ja saskaņā ar 5. panta 3. punktu pārvadātājs var pierādīt, ka lidojuma atcelšanu ir izraisījuši ārkārtēji apstākļi, no kuriem nevarētu izvairīties pat tad, ja tiktu veikti visi iespējamie pasākumi ⁽²⁹⁾.

3.3. Kavēšanās

3.3.1. Izlidošana kavējas

Saskaņā ar regulas 6. panta 1. punktu, ja izlidošana kavējas, tad pasažieriem, kurus skar šī kavēšanās, ir tiesības uz “aprūpi” saskaņā ar 9. pantu un atlīdzinājumu un atpakaļceļa lidojumu saskaņā ar 8. panta 1. punkta a) apakšpunktu. 6. panta 1. punkta pamatprincips ir tāds, ka tiesības ir atkarīgas no kavēšanās ilguma un lidojuma attāluma. Šajā sakarā jānorāda, ka 6. panta 1. punkts neattiecas uz maršruta maiņu, kā noteikts 8. panta 1. punkta b) apakšpunktā, jo var uzskatīt, ka gaisa pārvadātājs vispirms cenšas novērst kavēšanās cēloni, lai samazinātu neērtības pasažieriem.

3.3.2. “Ilga kavēšanās” ielidošanā

Tiesa ir nospriedusi, ka ielidošanas kavēšanās vismaz trīs stundas dod tādas pašas tiesības uz kompensāciju kā atcelšana ⁽³⁰⁾ (sīkāku informāciju sk. 4.4.5. iedaļā par kompensāciju).

3.3.3. Ielidošanas kavēšanās mērīšana un ielidošanas laika jēdziens

Tiesa ir secinājusi, ka jēdziens “ielidošanas laiks”, kas tiek izmantots, lai noteiktu kavēšanās ilgumu, kas skar lidojuma pasažierus, ja ielidošana kavējas, atbilst laikam, kurā vismaz vienas gaisa kuģa durvis tiek atvērtas, pieņemot, ka šajā brīdī pasažieriem tiek ļauts izkāpt no gaisa kuģa ⁽³¹⁾. Komisija uzskata, ka apkalpojošajam gaisa pārvadātājam būtu jāreģistrē ielidošanas laiks, pamatojoties, piemēram, uz lidojuma apkalpes vai apkalpošanas aģenta parakstītu deklarāciju. Ielidošanas laiks būtu jāpaziņo bez maksas pēc pieprasījuma valsts izpildiestādei un pasažieriem, ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs atsauca uz ielidošanas laiku kā pierādījumu par atbilstību regulai.

3.4. Lielāka un mazāka komforta apstākļi

3.4.1. Lielāka un mazāka komforta apstākļu definīcija

Lielāka un mazāka komforta apstākļi ir attiecīgi definēti regulas 10. panta 1. un 2. punktā.

3.4.2. Tiesības, kas ir saistītas ar lielāka un mazāka komforta apstākļiem

Komforta apstākļu paaugstināšanas gadījumā gaisa pārvadātājs nedrīkst prasīt pasažierim piemaksāt par paaugstinātu komfortu. Komforta apstākļu pazemināšanas gadījumā kompensācija kā atlīdzinājums, kas izteikts procentos no biļetes cenas, ir paredzēta regulas 10. panta 2. punkta a) līdz c) apakšpunktā.

Komforta apstākļu pazemināšana (vai paaugstināšana) attiecas uz pārvadājuma klasi, kurai biļete nopirkta, nevis kādām priekšrocībām, ko piedāvā gaisa pārvadātāja vai tūrisma operatora biežu lidojumu programma vai cita komerciāla programma.

⁽²⁹⁾ Attiecībā uz ārkārtējiem apstākļiem sk. 5. iedaļu.

⁽³⁰⁾ Apvienotās lietas C-402/07 un C-432/07, *Sturgeon e.a.*, ECLI:EU:C:2009:716, 69. punkts. Sk. arī apvienotās lietas C-581/10 un C-629/10, *Nelson e.a.*, ECLI:EU:C:2012:657, 40. punkts, un lietu C-413/11, *Germanwings*, ECLI:EU:C:2013:246, 19. punkts.

⁽³¹⁾ Lieta C-452/13, *Germanwings*, ECLI:EU:C:2014:2141, 27. punkts.

4. PASAŽIERU TIESĪBAS

4.1. Tiesības uz informāciju

4.1.1. Vispārīgas tiesības uz informāciju

Regulas 14. panta 1. punktā ir ietverts paziņojuma teksts, kas jānorāda pie reģistrācijas pasažieriem skaidri salasāmā veidā. Šis paziņojums būtu jānorāda fiziski vai elektroniski iespējami daudzās atbilstošās valodās. Tas jā dara ne tikai lidostā pie reģistrācijas letes, bet arī lidostas kioskos un tiešsaistē.

Turklāt, ja gaisa pārvadātājs pasažieriem sniedz daļēju, maldinošu vai nepareizu informāciju par viņu tiesībām atsevišķi vai kopumā, izmantojot reklāmu plašsaziņas līdzekļos vai publikācijas savā tīmekļa vietnē, tas būtu uzskatāms par regulas pārkāpumu saskaņā ar 15. panta 2. punktu, lasot to kopā ar 20. apsvērumu, kā arī to var uzskatīt par negodīgu vai maldinošu komercpraksi attiecībā pret patērētājiem saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2005/29/EK, kas attiecas uz uzņēmēju negodīgu komercpraksi iekšējā tirgū attiecībā pret patērētājiem⁽³²⁾.

4.1.2. Informācija, kas jāsniedz kavēšanās gadījumā

Regulas 14. panta 2. punktā noteikts, ka apkalpojošais gaisa pārvadātājs, kas atsaka iekāpšanu vai atceļ lidojumu, katram skartajam pasažierim izsniedz rakstveida paziņojumu, kurā izklāstīti noteikumi par kompensāciju un atbalstu. Tāpat ir noteikts, ka pārvadātājs "arī visiem pasažieriem, kuru lidojumi aizkavējas vismaz divas stundas, izsniedz tādu pašu paziņojumu". Prasība skartajiem pasažieriem izsniegt detalizētu rakstveida skaidrojumu par viņu tiesībām tādējādi nepāprotami attiecas uz iekāpšanas atteikumu, lidojuma atcelšanu un kavēšanos. Tomēr, ņemot vērā, ka kavēšanās var rasties izlidošanas vietā, bet var arī īstenoties galamērķī, apkalpojošajam pārvadātājam vajadzētu pienācīgi informēt skartos pasažierus, kuru lidojumi galamērķī aizkavējas vismaz trīs stundas. Tikai šādā veidā katru pasažieri var pienācīgi informēt saskaņā ar 14. panta 2. punktā skaidri noteiktajām prasībām⁽³³⁾. Šāda pieeja pilnībā atbilst Tiesas spriedumam *Sturgeon* lietā⁽³⁴⁾, kurā noteikts, ka pret pasažieriem, kurus skar reisu kavēšanās vismaz trīs stundas, jābūt tādai pašai attieksmei kā pret pasažieriem, kuru lidojumi ir atcelti, attiecībā uz tiesībām saņemt kompensāciju saskaņā ar regulas 7. pantu.

Tas neskar prasības par informāciju, kas noteiktas citos Savienības tiesību aktos, jo īpaši Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2011/83/ES par patērētāju tiesībām⁽³⁵⁾ 8. panta 2. punktā un Direktīvas 2005/29/EK par negodīgu komercpraksi 7. panta 4. punktā. Būtiskas informācijas noklusēšanu un maldinošas informācijas sniegšanu par pasažieru tiesībām var uzskatīt par negodīgu vai maldinošu komercpraksi attiecībā pret patērētājiem saskaņā ar Direktīvu 2005/29/EK, kas attiecas uz uzņēmēju negodīgu komercpraksi iekšējā tirgū attiecībā pret patērētājiem.

4.2. Tiesības uz atlīdzinājumu, maršruta maiņu vai cita lidojuma rezervāciju sakarā ar iekāpšanas atteikumu vai lidojuma atcelšanu

Regulas 8. panta 1. punkts uzliek gaisa pārvadātājiem pienākumu piedāvāt pasažieriem trīs izvēles iespējas, proti, starp i) biļetes cenas atlīdzinājumu⁽³⁶⁾ un – attiecībā uz savienotajiem reisiem – atpakaļceļa lidojumu uz sākotnējo izlidošanas lidostu pēc iespējas agrāk, ii) maršruta maiņu līdz to galamērķim pēc iespējas agrāk vai iii) maršruta maiņu, izmantojot pielīdzināmu apstākļu pārvadājumus, līdz to galamērķim vēlākā dienā atbilstīgi pasažiera vēlmēm, ja ir pieejamas brīvas vietas. Parasti, kad pasažieris ir informēts par lidojuma atcelšanu un ir pareizi informēts par pieejamo izvēli, pasažieris izvēli saskaņā ar 8. panta 1. punktu var veikt vienu reizi. Tādā gadījumā, tiklīdz pasažieris ir izvēlējis vienu no trim iespējām saskaņā ar 8. panta 1. punkta a), b) vai c) apakšpunktu, gaisa pārvadātājam vairs nav nekāda pienākuma saistībā ar abām pārējām iespējām. Tomēr kompensācijas pienākums var joprojām attiekties saskaņā ar 5. panta 1. punkta c) apakšpunktu saistībā ar 7. pantu.

⁽³²⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2005. gada 11. maija Direktīva 2005/29/EK, kas attiecas uz uzņēmēju negodīgu komercpraksi iekšējā tirgū attiecībā pret patērētājiem un ar ko groza Padomes Direktīvu 84/450/EEK un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 97/7/EEK, 98/27/EEK un 2002/65/EEK un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 2006/2004 ("Negodīgas komercprakses direktīva"), OV L 149, 11.6.2005., 22. lpp.

⁽³³⁾ Pasažieriem sniegtajā informācijā attiecībā uz valstu izpildiestāžu sarakstu ES var atsaukties uz Komisijas tīmekļa vietni, kurā ir norādīta visu valstu izpildiestāžu kontaktinformācija.

⁽³⁴⁾ Apvienotās lietas C-402/07 un C-432/07, *Sturgeon e.a.*, ECLI:EU:C:2009:716, 69. punkts.

⁽³⁵⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2011. gada 25. oktobra Direktīva 2011/83/ES par patērētāju tiesībām un ar ko groza Padomes Direktīvu 93/13/EEK un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 1999/44/EK un atceļ Padomes Direktīvu 85/577/EEK un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 97/7/EEK (OV L 304, 22.11.2011., 64. lpp.).

⁽³⁶⁾ Biļetes cenu atlīdzina par to brauciena daļu vai daļām, kas nav veiktas, un attiecībā uz jau veikto daļu vai daļām, ja lidojumam vairs nav jēgas, ņemot vērā pasažiera sākotnējo ceļojuma plānu. Principā, ja pasažieris izvēlējis atgriezties savā izlidošanas lidostā, tad jau veiktajai brauciena daļai vai daļām vairs nav jēgas, ņemot vērā pasažiera sākotnējo ceļojuma plānu.

Gaisa pārvadātājam būtu vienlaikus jāpiedāvā izvēle starp atlīdzinājumu un maršruta maiņu. Savienoto reisu gadījumā gaisa pārvadātājam būtu vienlaikus jāpiedāvā izvēle starp atlīdzinājumu un atpakaļceļa lidojumu uz izlidošanas lidostu un maršruta maiņu. Gaisa pārvadātājam jāsedz izmaksas par maršruta maiņu vai atpakaļceļa lidojumu un jāatlīdzina izmaksas par pasažiera lidojumu, ja gaisa pārvadātājs nepilda savu pienākumu piedāvāt maršruta maiņu vai atpakaļceļa lidojumu, izmantojot pielīdzināmu apstākļu pārvadājumus, pēc iespējas agrāk. Ja gaisa pārvadātājs nepiedāvā iespēju izvēlēties starp atlīdzinājumu un maršruta maiņu un, savienoto reisu gadījumā, atlīdzinājumu un lidojumu atpakaļ uz izlidošanas lidostu un maršruta maiņu, bet vienpusēji nolemj atlīdzināt pasažierim, tad pasažierim ir tiesības saņemt papildu atlīdzinājumu par cenas starpību ar jauno biļeti, izmantojot pielīdzināmu apstākļu pārvadājumus.

Tomēr, ja gaisa pārvadātājs var pierādīt, ka gadījumā, ja pasažieris ir piekritis sniegt savu personīgo kontaktinformāciju, tas ir sazinājies ar pasažieri un piedāvājis sniegt atbalstu, kā pieprasīts 8. pantā, bet pasažieris ir tomēr pats noorganizējis sev atbalstu vai maršruta maiņu, tad gaisa pārvadātājs var secināt, ka tas nav atbildīgs par jebkādam papildu izmaksām, kas pasažierim radušās, un var nolemt neatlīdzināt šos izdevumus.

Gadījumos, kad pasažieriem piedāvā izvēlēties turpināt braucienu vai mainīt maršrutu, tam jānotiek "izmantojot pielīdzināmu apstākļu pārvadājumus". Tas, vai pārvadāšanas nosacījumi ir līdzvērtīgi, var būt atkarīgs no vairākiem faktoriem un jāizlemj katrā atsevišķā gadījumā. Vadoties no apstākļiem, ieteicama šāda laba prakse:

- ja iespējams, pasažieriem nebūtu jāturpina ceļš transportlīdzekļa zemākā klasē nekā tā, kas ir rezervācijā (komforta apstākļu pazemināšanas gadījumā pienākas 10. pantā paredzētā kompensācija),
- maršruta maiņa būtu jāpiedāvā bez papildu izmaksām pasažierim, pat ja maršruta maiņa notiek ar citu gaisa pārvadātāju vai citu transporta veidu, vai augstākā klasē, vai par lielāku cenu, nekā samaksāts par sākotnējo pakalpojumu,
- jādara praktiski iespējama, lai izvairītos no papildu pārsēšanās,
- ja izmanto citu gaisa pārvadātāju vai alternatīvu transporta veidu tai brauciena daļai, kas nenotiek, kā bija plānots, kopējam ceļojuma laikam vajadzētu, ja iespējams, būt iespējami tuvu tam ceļojuma laikam, kas sarakstā norādīts sākotnējam braucienam tādā pašā vai, ja vajadzīgs, augstākā pārvadājumu klasē,
- ja ir pieejami vairāki lidojumi ar līdzīgu laika plānojumu, pasažieriem, kam ir tiesības uz maršruta maiņu, vajadzētu pieņemt pārvadātāja piedāvājumu mainīt maršrutu, tostarp izmantojot tos gaisa pārvadātājus, kas sadarbojas ar apkalpojošo gaisa pārvadātāju,
- ja sākotnējam braucienam ir bijis rezervēts atbalsts personām ar invaliditāti vai personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, šādam atbalstam vajadzētu būt pieejamam arī alternatīvajā maršrutā.

Jaunas tiesības saņemt kompensāciju saskaņā ar 7. pantu attiecas uz lidojumu pa mainīto maršrutu, kas pieņemts saskaņā ar 8. panta 1. punkta b) vai c) apakšpunktu, ja arī tas tiek atcelts vai kavējas ielidošana (sk. 4.4.11. iedaļu). Komisija iesaka pasažierus skaidri informēt par iespējām, kad ir jāsaņem atbalsts.

Ja pasažieris ir rezervējis turpceļa lidojumu un atpakaļceļa lidojumu atsevišķi ar dažādiem gaisa pārvadātājiem un turpceļa lidojums tiek atcelts, atlīdzinājums pienākas tikai par šo lidojumu. Tomēr attiecībā uz diviem lidojumiem, kas ietilpst tajā pašā līgumā, bet ko apkalpo dažādi gaisa pārvadātāji, papildus tiesībām saņemt kompensāciju no apkalpojošā gaisa pārvadātāja pasažieriem jāpiedāvā divas iespējas gadījumā, ja turpceļa lidojums tiek atcelts: i) saņemt atlīdzinājumu par biļeti pilnā apjomā (t. i., par abiem lidojumiem) vai ii) mainīt turpceļa lidojuma maršrutu.

4.3. Tiesības saņemt aprūpi iekāpšanas atteikuma, atcelšanas vai izlidošanas kavēšanās gadījumā

4.3.1. "Tiesību uz aprūpi" jēdziens

Ja pasažieris pēc iekāpšanas atteikuma, lidojuma atcelšanas vai izlidošanas kavēšanās gadījuma piekrīt gaisa pārvadātāja piedāvātajai maršruta maiņai vēlākā datumā pēc savas izvēles (8. panta 1. punkta c) apakšpunkts), tiesības uz aprūpi izbeidzas. Faktiski tiesības uz aprūpi pasažieriem pastāv tik ilgi, kamēr tie gaida maršruta maiņu, izmantojot pielīdzināmu apstākļu pārvadājumus, līdz to galamērķim pēc iespējas agrāk (8. panta 1. punkta b) apakšpunkts) vai atpakaļceļa lidojumu (8. panta 1. punkta a) apakšpunkta otrais ievilkums).

4.3.2. Maltītes, atspirdzinājumu un izmitināšanas nodrošināšana

Regulas mērķis ir nodrošināt, ka pasažieri, kuri gaida savu atpakaļceļa lidojumu vai maršruta maiņu, tiek pienācīgi aprūpēti. Atbilstošās aprūpes apjoms ir jāizvērtē katrā gadījumā atsevišķi, ņemot vērā pasažieru vajadzības attiecīgajos apstākļos un samērīguma principu (t.i.: saskaņā ar gaidīšanas laiku). Cēnā, kas samaksāta par biļeti, vai neērtību pārejošajam raksturam nevajadzētu ietekmēt tiesības uz aprūpi.

Attiecībā uz 9. panta 1. punkta a) apakšpunktu (ēdināšana un atspirdzinājumi) Komisija uzskata, ka frāze “*samērīgā attiecībā pret gaidīšanas laiku*” nozīmē to, ka apkalpojošajam gaisa pārvadātājam ir jāsniedz pasažieriem attiecīga aprūpe, kas atbilst paredzamajam kavēšanās ilgumam un dienas (vai nakts) laikam, kurā tā notiek, tostarp pārsēšanās lidostā savienoto reisu gadījumā, lai samazinātu pasažieru neērtības, cik vien iespējams, vienlaikus paturot prātā proporcionalitātes principu. Īpaša uzmanība jāpievērš personu ar invaliditāti vai ierobežotām pārvietošanās spējām un bērnu bez pavadoņa vajadzībām.

Turklāt pasažieriem aprūpi bez maksas piedāvā skaidrā un saprotamā veidā, arī izmantojot elektroniskos saziņas līdzekļus, ja pasažieris ir piekritis sniegt personas datus. Pretējā gadījumā pasažieriem būtu pašiem jāpiesakās apkalpojošajam gaisa pārvadātājam brauciena traucējuma gadījumā. Tas nozīmē, ka pasažieri nebūtu jāpamet, lai tie paši sev, piemēram, atrastu un apmaksātu izmitināšanu vai maltīti. Tā vietā apkalpojošajam gaisa pārvadātājam ir pienākums aktīvi piedāvāt aprūpi. Apkalpojošajam gaisa pārvadātājam, ja iespējams, arī būtu jānodrošina, ka izmitināšanas vietas ir pieejamas personām ar invaliditāti un viņu suņiem–pavadoņiem.

Tomēr, ja aprūpe nav piedāvāta, pat ja tā būtu bijusi jāpiedāvā, pasažieri, kuriem nācās maksāt par ēdināšanu un atspirdzinājumiem, izmitināšanu viesnīcā un transportu starp lidostu un izmitināšanas vietu un/vai telekomunikāciju pakalpojumiem, var no gaisa pārvadātāja saņemt atlīdzinājumu par izdevumiem, kas radušies, ja tie ir bijuši vajadzīgi, samērīgi un piemēroti⁽³⁷⁾.

Ja pasažieris noraida gaisa pārvadātāja saprātīgu piedāvājumu par aprūpi saskaņā ar 9. pantu un pats to organizē, gaisa pārvadātājam nav pienākuma atlīdzināt pasažierim radušos izdevumus, ja vien valsts tiesību aktos nav noteikts citādi vai ja vien iepriekš nav panākta vienošanās ar gaisa pārvadātāju, un jebkurā gadījumā atlīdzinājumu ierobežo līdz summai, kas atbilst iepriekš minētajam gaisa pārvadātāja “saprātīgajam piedāvājumam”, lai nodrošinātu vienlīdzīgu attieksmi pret pasažieriem. Pasažieriem arī vajadzētu saglabāt visas kvītis par izdevumiem. Tomēr pasažieriem nav tiesību saņemt kompensāciju par aprūpes trūkuma dēļ nodarīto kaitējumu, ja tiem nav bijuši izdevumi.

Jebkurā gadījumā pasažieri, kuri uzskata, ka viņiem ir tiesības uz lielāku izdevumu atlīdzinājumu vai kompensācijas saņemšanu par kaitējumu, kas radies kavēšanās dēļ, tostarp par izdevumiem, saglabā tiesības pamatot savas prasības ar Monreālas konvencijas noteikumiem, kā arī Regulas (EK) Nr. 2027/97 3. pantu un var celt prasību pret gaisa pārvadātāju valsts tiesā vai vērsties kompetentajā valsts izpildiestādē. Dažās dalībvalstīs pasažieri var vērsties patērētāju strīdu izšķiršanas struktūrās, kas piedāvā alternatīvu strīdu izšķiršanu (sk. 7.3. iedaļu).

Ir jāatgādina, ka saskaņā ar regulas 18. apsvērumu aprūpe var tikt ierobežota vai atteikta, ja pati tās sniegšana radītu turpmāku aizkavēšanos pasažieriem, kas gaida alternatīvu vai aizkavējušos reisu. Ja lidojums ir aizkavējies vēlu vakarā, bet paredzams, ka tas var izlidot dažu stundu laikā, un kavēšanās varētu būt daudz ilgāka, ja pasažierus nosūtītu uz viesnīcu un nakts vidū vestu atpakaļ uz lidostu, tad pārvadātājam būtu jāļauj atteikties sniegt šo aprūpi. Līdzīgi, ja pārvadātājs gatavojas izsniegt kuponus pārtikai un dzērieniem, bet tiek informēts, ka lidojums ir sagatavots uz iekāpšanu, būtu jāļauj atteikties sniegt aprūpi. Izņemot šos gadījumus, Komisija uzskata, ka šis ierobežojums ir piemērojams tikai ļoti retos gadījumos, jo būtu jāpieliek visas pūles, lai samazinātu neērtības pasažieriem.

Tiesības uz aprūpi atbilstoši regulai neskar komplekso pakalpojumu organizatoru pienākumus saskaņā ar komplekso ceļojumu noteikumiem.

4.3.3. Aprūpe ārkārtēju apstākļu vai izņēmuma gadījumos

Saskaņā ar regulu gaisa pārvadātājam obligāti jāizpilda aprūpes pienākums pat tad, ja lidojuma atcelšanu ir izraisījuši ārkārtēji apstākļi, proti, apstākļi, no kuriem nevarētu izvairīties pat tad, ja tiktu veikti visi iespējamie pasākumi. Regulā nav nekādu norāžu, kas ļautu secināt, ka, izņemot regulas 5. panta 3. punktā minētos “ārkārtējos apstākļus”, tajā būtu atzīta atsevišķa tādu “īpaši ārkārtēju” apstākļu kategorija, kuru rezultātā gaisa pārvadātājs būtu atbrīvots no visiem pienākumiem, tostarp regulas 9. pantā paredzētajiem pienākumiem, pat ilgākā laika posmā, jo sevišķi ņemot vērā to, ka pasažieri ir īpaši neaizsargāti šādos apstākļos un gadījumos⁽³⁸⁾.

Izņēmuma gadījumos regulas mērķis ir nodrošināt, ka adekvāta aprūpe tiek sniegta jo īpaši tiem pasažieriem, kuri gaida maršruta maiņu saskaņā ar 8. panta 1. punkta b) apakšpunktu. Tomēr nevajadzētu piemērot sankcijas aviosabiedrībām, ja tās var pierādīt, ka tās ir darījušas visu iespējamo, lai izpildītu savus pienākumus atbilstoši regulai, ņemot vērā

⁽³⁷⁾ Lieta C-12/11, *McDonagh*, ECLI:EU:C:2013:43, 66. punkts.

⁽³⁸⁾ Lieta C-12/11, *McDonagh*, ECLI:EU:C:2013:43, 30. punkts.

īpašos apstākļus, kas saistīti ar notikumiem, un samērīguma principu. Tomēr valstu izpildiestādēm būtu jāpiemēro sankcijas, ja tās uzskata, ka gaisa pārvadātājs izmanto šādus notikumus, lai nepildītu savus pienākumus saskaņā ar regulu.

4.4. Tiesības uz kompensāciju iekāpšanas atteikuma, lidojuma atcelšanas, ielidošanas kavēšanās, maršruta maiņas gadījumā un atlīdzinājumu komforta apstākļu pazemināšanas gadījumā

A. Kompensācija sakarā ar iekāpšanas atteikumu

4.4.1. Kompensācija, iekāpšanas atteikums un ārkārtas apstākļi

Regulas 2. panta j) punkts un 4. panta 3. punkts jāskaidro tādējādi, ka iekāpšanas atteikuma gadījumā kompensācija vienmēr ir jāmaksā un gaisa pārvadātājs nevar pamatot iekāpšanas atteikumu un tikt atbrīvots no pienākuma maksāt kompensāciju pasažieriem, atsaucoties uz ārkārtas apstākļiem⁽³⁹⁾.

4.4.2. Kompensācija, iekāpšanas atteikums un savienotie reisi

Savienoto reisu pasažieriem jāsaņem kompensācija, ja saskaņā ar vienu pārvadājuma līgumu, kas ietver vairākas biļetes uz viens otram nekavējoties sekojošiem reisiem, uz kuriem reģistrācija notiek vienlaikus, gaisa pārvadātājs atsaka iekāpšanu dažiem pasažieriem, jo pirmais reiss ir noticis ar nokavēšanos, kurā ir vainojams šis pārvadātājs, un tas ir kļūdaini paredzējis, ka šie pasažieri nepaspēs laikus ierasties uz iekāpšanu otrajam lidojumam⁽⁴⁰⁾. Turpretim, ja pasažieriem ir divas atsevišķas biļetes uz diviem secīgiem lidojumiem un pirmā lidojuma kavēšanās nozīmē to, ka tie nespēj savlaicīgi pierēģistrēties nākamajam lidojumam, tad šādā gadījumā gaisa pārvadātājiem nav jāmaksā kompensācija. Tomēr, ja pirmā lidojuma kavēšanās pārsniedz trīs stundas, pasažieriem var būt tiesības saņemt kompensāciju no pārvadātāja, kas apkalpo šo pirmo lidojumu.

4.4.3. Kompensācijas apjoms

Kompensācija tiek aprēķināta saskaņā ar regulas 7. panta 1. punktu. To var samazināt par 50 %, ja ir izpildīti 7. panta 2. punkta nosacījumi.

B. Kompensācija sakarā ar lidojuma atcelšanu

4.4.4. Vispārīgs gadījums

Atcelšanas gadījumā pienākas kompensācija saskaņā ar nosacījumiem, kas izklāstīti regulas 5. panta 1. punkta c) apakšpunktā, ja vien lidojuma atcelšanu nav izraisījuši ārkārtēji apstākļi, no kuriem nevarētu izvairīties pat tad, ja tiktu veikti visi iespējamie pasākumi, saskaņā ar 5. panta 3. punktu (par ārkārtējiem apstākļiem sk. 5. iedaļu).

4.4.5. Kompensācijas apjoms

Kompensācija tiek aprēķināta saskaņā ar regulas 7. panta 1. punktu. To var samazināt par 50 %, ja ir izpildīti 7. panta 2. punkta nosacījumi.

C. Kompensācija sakarā ar lidojuma kavēšanos

4.4.6. "Ilga kavēšanās" ielidošanā

Attiecībā uz "ilgu kavēšanos" Tiesa ir nolēmusi, ka pasažieri, tostarp kavējošos lidojumu pasažieri, var ciest līdzīgu kaitējumu kā atcelto lidojumu pasažieri, proti, laika zudumu⁽⁴¹⁾. Pamatojoties uz vienlīdzīgas attieksmes principu, pasažieriem, kuri sasniedz savu galamērķi ar trīs vai vairāk stundu kavēšanos, ir tiesības uz tādu pašu kompensāciju (7. pants) kā pasažieriem, kuru lidojums ir atcelts. Tiesa ir pamatojusi savu lēmumu uz regulas 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta iii) punktu, kurā ES likumdevējs izdara juridiskus secinājumus, tostarp par tiesībām uz kompensāciju pasažieriem, kuru lidojums ir atcelts un kuriem nav piedāvāta maršruta maiņa, saskaņā 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. Tiesa no tā secināja, ka regulas 7. pantā paredzēto tiesību uz kompensāciju mērķis ir kompensēt laika zudumu, kas ir vismaz trīs stundas. Tomēr šāda kavēšanās pasažieriem nedod tiesības saņemt kompensāciju, ja gaisa pārvadātājs var pierādīt, ka lidojuma ilgo kavēšanos ir izraisījuši ārkārtēji apstākļi, no kuriem nevarētu izvairīties pat tad, ja tiktu veikti visi iespējamie pasākumi⁽⁴²⁾ (par ārkārtējiem apstākļiem sk. 5. iedaļu).

⁽³⁹⁾ Lieta C-22/11, *Finnair*, ECLI:EU:C:2012:604, 40. punkts.

⁽⁴⁰⁾ Lieta C-321/11, *Rodríguez Cachafeiro un Martínez-Reboredo Varela Villamor*, ECLI:EU:C:2012:609, 36. punkts.

⁽⁴¹⁾ Apvienotās lietas C-402/07 un C-432/07, *Sturgeon e.a.*, ECLI:EU:C:2009:716, 54. punkts.

⁽⁴²⁾ Apvienotās lietas C-402/07 un C-432/07, *Sturgeon e.a.*, ECLI:EU:C:2009:716, 69. punkts.

4.4.7. *Kompensācija par novēlotu ielidošanu savienotu reisu gadījumā*

Tiesa uzskata⁽⁴³⁾, ka regulas 7. pantā paredzētās kompensācijas vajadzībām kavēšanās jānovērtē saistībā ar paredzēto ielidošanas laiku pasažiera galamērķī, kā definēts regulas 2. panta h) punktā, kas tieši savienotu reisu gadījumā jāsaprot kā pasažiera pēdējā reisa galamērķis.

Saskaņā ar 3. panta 1. punkta a) apakšpunktu pasažieriem, kuri nokavējuši pārsēšanos ES vai ārpus ES lidojumā no lidostas, kas atrodas dalībvalsts teritorijā, būtu jāsaņem kompensācija, ja viņi galamērķī sasnieguši ar vairāk nekā trīs stundu kavēšanos. Nav svarīgi, vai savienotos reisus apkalpo ES gaisa pārvadātājs vai trešas valsts gaisa pārvadātājs.

Ja pasažieri no lidostas trešā valstī izlido uz galamērķa lidostu dalībvalsts teritorijā saskaņā ar 3. panta 1. punkta b) apakšpunktu ar tieši savienotiem reisiem, kurus secīgi apkalpo trešas valsts un ES gaisa pārvadātāji vai tikai ES gaisa pārvadātāji, tad pasažieru tiesības saņemt kompensāciju, ja ielidošana galamērķī notikusi ar ilgu kavēšanos, būtu jānovērtē tikai saistībā ar reisiem, kurus apkalpo ES gaisa pārvadātāji.

Ja drošības pārbaudes būtiskas kavēšanās dēļ pasažieris neierodas uz savienoto reisu vai pasažieris nav ievērojis iekāpšanas laiku pārsēšanās lidostā, tas nedod tiesības uz kompensāciju.

4.4.8. *Kompensācija par novēlotu ielidošanu, ja pasažieris piekūr lidojumam uz citu lidostu, nevis lidostu, kurai veikta rezervācija*

Šādā gadījumā pienākas kompensācija. Ielidošanas laiks, ko izmanto, aprēķinot kavēšanos, ir faktiskais ielidošanas laiks lidostā, kurai veikta sākotnējā rezervācija, vai citā tuvu esošā galamērķī, par kuru panākta vienošanās ar pasažieri saskaņā ar regulas 8. panta 3. punktu. Izmaksas par transportu starp alternatīvo lidostu un lidostu, kurai veikta rezervācija, vai citu tuvu esošu galamērķi, par kuru panākta vienošanās ar pasažieri, sedz apkalpojošais gaisa pārvadātājs.

4.4.9. *Kompensācijas apjoms*

Piemērojot regulas 7. panta 2. punktu, ja ielidošanas kavēšanās nav ilgāka par četrām stundām, brauciens pārsniedz 3 500 km un ietver lidostu, kas atrodas ārpus ES, kompensāciju var samazināt par 50 % un tādējādi tā ir EUR 300⁽⁴⁴⁾.

4.4.10. *Attāluma aprēķināšana, pamatojoties uz "ceļojumu", lai noteiktu kompensāciju, ja notiek ilga kavēšanās galamērķī*

Folkerts lietā⁽⁴⁵⁾ skaidri minēts jēdziens "ceļojums", ko veido vairāki savienoti reisi. Regulas 2. panta h) punktā jēdziens "galamērķis" ir definēts kā galamērķis, kas norādīts uz biļetes, kuru uzrāda pie reģistrācijas letes (proti, kuru izmanto reģistrējoties), vai tieši savienoto reisu gadījumā – pēdējā reisa galamērķis. Saskaņā ar regulas 7. panta 4. punktu attālumam, pēc kura nosaka kompensāciju, kāda jāizmaksā ilgas kavēšanās gadījumā galamērķī, būtu jāpamatojas uz "lielā loka" attālumu starp izlidošanas vietu un galamērķi, t. i., "ceļojumu", nevis saskaitot "lielā loka" attālumus starp dažādiem attiecīgiem savienotajiem reisiem, kuri veido "ceļojumu".

D. *Atlīdzinājums komforta apstākļu pazemināšanas gadījumā*

4.4.11. *Summas aprēķināšana*

Saskaņā ar regulas 10. pantu atlīdzinājums ir maksājams tikai par to lidojumu, kurā pasažierim ir pazemināti komforta apstākļi, nevis par visu braucienu, kas iekļauts vienotajā biļetē, kura var ietvert divus vai vairāk lidojumus ar pārsēšanos. Iepriekš minēto atlīdzību izmaksā septiņu dienu laikā.

5. ĀRKĀRTĒJI APSTĀKĻI

5.1. **Princips**

Saskaņā ar regulas 5. panta 3. punktu gaisa pārvadātājs ir atbrīvots no pienākuma maksāt kompensāciju reisa atcelšanas vai ielidošanas kavēšanās dēļ, ja spēj pierādīt, ka lidojuma atcelšanu vai kavēšanos ir izraisījuši ārkārtēji apstākļi, no kuriem nebūtu varēts izvairīties pat tad, ja būtu veikti visi iespējamie pasākumi.

⁽⁴³⁾ Lieta C-11/11, *Folkerts*, ECLI:EU:C:2013:106, 47. punkts.

⁽⁴⁴⁾ Apvienotās lietas C-402/07 un C-437/07, *Sturgeon e.a.*, ECLI:EU:C:2009:716, 63. punkts.

⁽⁴⁵⁾ Lieta C-11/11, *Folkerts*, ECLI:EU:C:2013:106, 18. punkts.

Lai pāravadātāju varētu atbrīvot no kompensācijas izmaksas, tam vienlaikus jāpierāda:

- ka pastāv saikne starp ārkārtas apstākļiem un kavēšanos vai atcelšanu un
- ka no kavēšanās vai atcelšanas tas nebūtu varējis izvairīties pat tad, ja būtu veicis visus iespējamus pasākumus.

Konkrēti ārkārtēji apstākļi var izraisīt vairāk nekā vienu reisa atcelšanu vai kavēšanos galamērķī, piemēram, gadījumā, kas minēts Gaisa satiksmes pārvaldības lēmumā, uz ko norādīts regulas 15. apsvērumā.

Tā kā tā ir atkāpe no pamatnoteikuma, proti, kompensācijas izmaksāšanas, kas atspoguļo patērētāju tiesību aizsardzības mērķi, tā ir jāinterpretē strikti⁽⁴⁶⁾. Tādēļ visi ārkārtējie apstākļi, kas aptver kādu notikumu, piemēram, 14. apsvērumā minētie, ne vienmēr ir pamats atbrīvojumam no pienākuma maksāt kompensāciju, toties prasa katru gadījumu izskatīt atsevišķi⁽⁴⁷⁾. Visbeidzot, tehnisku problēmu gadījumā ārkārtējiem apstākļiem ir jābūt saistītiem ar notikumu, kas atbilst diviem kumulatīviem nosacījumiem: pirmkārt, tas neietilpst attiecīgā gaisa pāravadātāja parastajā darbībā; otrkārt, sava rakstura vai izcelsmes dēļ tas nav minētā pāravadātāja faktiskā varā⁽⁴⁸⁾.

Par pierādījumu pāravadātāji var iesniegt izvilkumus no kuģa žurnāliem vai ziņojumus par negadījumiem un/vai ārējos dokumentus un deklarācijas. Gadījumos, kad atbildē pasažierim un/vai valsts izpildiestādei ir atsauce uz šādu pierādījumu, tie arī būtu jānosūta. Ja gaisa pāravadātājs cenšas atsaukties uz ārkārtējiem apstākļiem, šādi pierādījumi gaisa pāravadātājam būtu par brīvu jāsniedz valsts izpildiestādei un pasažieriem saskaņā ar valsts noteikumiem par piekļuvi dokumentiem.

5.2. Tehniski defekti

Tiesa⁽⁴⁹⁾ ir sīkāk paskaidrojusi, ka pie "ārkārtējiem apstākļiem" nevar pieskaitīt tehniskas problēmas, kas atklājas gaisa kuģa tehniskās apkopes laikā vai ko izraisa nespēja apkopt gaisa kuģi. Tiesa uzskata, ka pat tad, kad negaidīti radusies tehniska problēma, kas nav saistīta ar sliktu tehnisko apkopi un nav konstatēta regulārā apskatē, šāda tehniska problēma neietilpst jēdzienā "ārkārtēji apstākļi", ja tā pieder pie gaisa pāravadātāja parastās darbības. Piemēram, aplūkojamā sabojāšanās, kuru izraisījusi dažu gaisa kuģa detaļu priekšlaicīga atteice, var būt neparedzēts notikums. Tomēr šāda sabojāšanās ir nesaraujami saistīta ar ļoti sarežģīto gaisa kuģa ekspluatācijas sistēmu, ko gaisa pāravadātājs izmanto apstākļos, īpaši meteoroloģiskajos apstākļos, kas mēdz būt sarežģīti vai pat ekstremāli, turklāt saprotot, ka neviena gaisa kuģa detaļa nav mūžīga. Tādēļ ir jāpaliek pie uzskata, ka minētais neparedzētais notikums pieder pie attiecīgā gaisa pāravadātāja parastās darbības⁽⁵⁰⁾. Taču slēpts ražošanas defekts, ko atklāj gaisa kuģa ražotājs vai kompetentā iestāde, vai sabotāžas vai terora aktu izraisīts gaisa kuģa bojājums būtu uzskatāms par ārkārtējiem apstākļiem.

5.3. Pārvietojamā trapa sadursme ar gaisa kuģi

Tiesa⁽⁵¹⁾ ir paskaidrojusi, ka pārvietojamā trapa sadursmi ar gaisa kuģi nevar uzskatīt par "ārkārtējiem apstākļiem", kas atbrīvo gaisa pāravadātāju no kompensācijas izmaksas saskaņā ar regulas 5. panta 3. punktu. Pārvietojamās trapas un koridorus var uzskatīt par pasažieru gaisa transportā nepieciešamiem, tādēļ gaisa pāravadātāji regulāri nonāk situācijās, kas rodas tādu iekārtu izmantošanā. Sadursmes starp gaisa kuģi un pārvietojamā trapa komplektu tādējādi ir notikums, kas pieder pie gaisa pāravadātāja parastās darbības. Ārkārtēji apstākļi būtu, piemēram, tad, ja gaisa kuģa bojājumu izraisītu akts, kas nepieder pie lidostas parastajām darbībām, piemēram, terora vai sabotāžas akts.

5.4. Sastrēgumi lidostās sliktu laika apstākļu dēļ

Saskaņā ar regulas 14. apsvērumu gadījums, kad gaisa pāravadātājam ir pienākums pārslogotā lidostā atlikt vai atcelt lidojumu sliktu laika apstākļu dēļ, arī tad, ja šie apstākļi izraisa jaudas nepietiekamību, ceļas no ārkārtējiem apstākļiem.

5.5. Piemēroti pasākumi, ko var sagaidīt no gaisa pāravadātāja ārkārtējos apstākļos

Ja gadās ārkārtēji apstākļi, gaisa pāravadātājam, lai būtu atbrīvots no pienākuma maksāt kompensāciju, ir jāpierāda, ka nebūtu varējis no tiem izvairīties pat tad, ja būtu šim nolūkam veicis visus iespējamus pasākumus.

⁽⁴⁶⁾ Lieta C-549/07, *Wallentin-Hermann*, ECLI:EU:C:2008:771, 17. punkts un citētā judikatūra.

⁽⁴⁷⁾ Lieta C-549/07, *Wallentin-Hermann*, ECLI:EU:C:2008:771, 22. punkts.

⁽⁴⁸⁾ Lieta C-549/07, *Wallentin-Hermann*, ECLI:EU:C:2008:771, 23. punkts.

⁽⁴⁹⁾ Lieta C-549/07, *Wallentin-Hermann*, ECLI:EU:C:2008:771, 25. punkts.

⁽⁵⁰⁾ Lieta C-257/14, *van der Lans*, ECLI:EU:C:2015:618, 40.–42. punkts.

⁽⁵¹⁾ Lieta C-394/14, *Siewert*, ECLI:EU:C:2014:2377, 19.–20. punkts.

Turklāt Tiesa⁽⁵²⁾ ir konstatējusi, ka saskaņā ar regulas 5. panta 3. punktu gaisa pārvadātājam var likt organizēt savus resursus laicīgi, lai būtu iespējams plānoto lidojumu veikt tad, kad ārkārtējie apstākļi ir pārgājuši, t. i., arī zināmu laiku pēc paredzētā izlidošanas laika. It īpaši, gaisa pārvadātājam ir jāparedz zināma laika rezerve, kas tam ļautu, ja iespējams, veikt visu lidojumu, kad ārkārtējie apstākļi ir pārgājuši. Tādu laika rezervi novērtē katrā gadījumā atsevišķi. Tomēr 5. panta 3. punktu nevar interpretēt tā, ka tas prasītu kā "iespējamo pasākumu" vispārīgi un bez izšķirības noteikt minimālo laika rezervi, kas vienādi piemērojama visiem gaisa pārvadātājiem visos ārkārtēju apstākļu gadījumos. Šajā sakarā mājas bāzē pieejamie resursi parasti ir lielāki nekā ārējos galamērķos un tādējādi dod vairāk iespēju ierobežot ārkārtēju apstākļu ietekmi. Gaisa pārvadātāja spēja veikt visu paredzēto lidojumu jaunajos apstākļos, ko izraisījuši šie apstākļi, ir jānovērtē tādā veidā, lai nodrošinātu, ka vajadzīgās laika rezerves ilgums neliek gaisa pārvadātājam attiecīgajā brīdī pārmerīgi upurēt uzņēmuma jaudas.

Attiecībā uz tehniskiem defektiem – ar to vien, ka gaisa pārvadātājs ir ievērojis gaisa kuģa tehniskās apkopes minimālās normas, nepietiek, lai konstatētu, ka attiecīgais pārvadātājs ir veicis visus iespējamus pasākumus, lai būtu atbrīvojams no pienākuma maksāt kompensāciju⁽⁵³⁾.

6. KOMPENSĀCIJA, ATLĪDZĪBA, MARŠRUTA MAIŅA UN APRŪPE MULTIMODĀLOS BRAUCIENOS

Uz multimodāliem braucieniem, kuros pēc viena pārvadājuma līguma iesaistīti vairāki transporta veidi (piemēram, braucieni pa dzelzceļu un pa gaisu pārdod kā vienu braucieni), neattiecas ne regula, ne kāds cits Savienības tiesību akts par pasažieru tiesībām citos transporta veidos. Ja pasažieris palaiž garām lidojumu vilciena kavēšanās dēļ, viņš saņemtu tikai tiesības uz kompensāciju un palīdzību, ko piešķir Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1371/2007⁽⁵⁴⁾ attiecībā uz braucieni ar vilcieni, un tikai tad, ja sasniedzis galamērķi ar vairāk nekā 60 minūšu kavēšanos⁽⁵⁵⁾. Līdzīgā kārtā citi noteikumi būtu jāpiemēro, ja lidojums vienota pārvadājuma līguma kontekstā palaists garām kuģa vai autobusa brauciena kavēšanās dēļ⁽⁵⁶⁾. Tomēr komplekso pakalpojumu organizatori var būt atbildīgi saskaņā ar Direktīvu 90/314/EEK vai Direktīvu (ES) 2015/2302 par garām palaistajiem lidojumiem un arī par ietekmi uz visu paketi kopumā, ja multimodālais brauciens ir kombinācijā ar citiem ceļojuma pakalpojumiem, piemēram, izmitināšanu.

7. SŪDZĪBAS VALSTS IZPILDIESTĀDĒM UN SAI STRUKTŪRĀM⁽⁵⁷⁾ UN PATĒRĒTĀJU AIZSARDZĪBA SASKAŅĀ AR SPTA REGULU⁽⁵⁸⁾

7.1. Sūdzības valsts izpildiestādēm

Lai nodrošinātu sūdzību izskatīšanas procedūru efektīvu norisi un radītu drošu tiesisko vidi gaisa pārvadātājiem un citiem varbūtēji iesaistītiem uzņēmumiem, Komisija iesaka mudināt pasažierus sūdzības iesniegt tās valsts izpildiestādei, kurā incidents noticis, jēdzīgā termiņā, ja viņi uzskata, ka gaisa pārvadātājs ir pārkāpis viņu tiesības. Pasažieru sūdzības valsts izpildiestādei būtu ceļamas tikai tad, ja viņi papriekš ir sūdzējušies gaisa pārvadātājam un nepiekrīt gaisa pārvadātāja atbildei vai ja nav apmierinošas atbildes no gaisa pārvadātāja. Komisija iesaka, ka gaisa pārvadātājam būtu jāatbild divu mēnešu laikā un ka netiktu likti ierobežojumi kādas no ES oficiālajām valodām lietošanai. Tomēr Tiesa⁽⁵⁹⁾

⁽⁵²⁾ Lieta C-294/10, *Eglītis et Ratnieks*, ECLI:EU:C:2011:303, 37. punkts.

⁽⁵³⁾ Lieta C-549/07, *Wallentin-Hermann*, ECLI:EU:C:2008:771, 43. punkts.

⁽⁵⁴⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. oktobra Regula (EK) Nr. 1371/2007 par dzelzceļa pasažieru tiesībām un pienākumiem (OV L 315, 3.12.2007., 14. lpp.).

⁽⁵⁵⁾ Regulas (EK) Nr. 1371/2007 17. un 18. pants.

⁽⁵⁶⁾ Šajā sakarā sk. Eiropas Parlamenta un Padomes 2010. gada 24. novembra Regulu (ES) Nr. 1177/2010 par pasažieru tiesībām, ceļojot pa jūru un iekšzemes ūdensceļiem, un ar ko groza Regulu (EK) Nr. 2006/2004 (OV L 334, 17.12.2010., 1. lpp.); Eiropas Parlamenta un Padomes 2011. gada 16. februāra Regulu (ES) Nr. 181/2011 par autobusu pasažieru tiesībām un par grozījumiem Regulā (EK) Nr. 2006/2004 (OV L 55, 28.2.2011., 1. lpp.).

⁽⁵⁷⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2013. gada 21. maija Direktīva 2013/11/ES par patērētāju strīdu alternatīvu izšķiršanu un ar ko groza Regulu (EK) Nr. 2006/2004 un Direktīvu 2009/22/EK (Direktīva par patērētāju SAI) (OV L 165, 18.6.2013., 63. lpp.).

⁽⁵⁸⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 27. oktobra Regula (EK) Nr. 2006/2004 par sadarbību starp valstu iestādēm, kas atbildīgas par tiesību aktu īstenošanu patērētāju tiesību aizsardzības jomā ("Regula par sadarbību patērētāju tiesību aizsardzības jomā") (OV L 364, 9.12.2004., 1. lpp.).

⁽⁵⁹⁾ Apvienotās lietas C-145/15 un C-146/15, *Ruijsenaars e.a.*, ECLI:EU:C:2016:187, 32., 36. un 38. punkts.

uzskatīja, ka saskaņā ar regulu valsts izpildiestādēm nav jālemj par šādām sūdzībām, lai ikvienā gadījumā garantētu atsevišķa pasažiera tiesības. Tādējādi valsts izpildiestādei nav pienākuma veikt piespiedu pasākumus pret gaisa pārvadātājiem nolūkā piespiest viņus samaksāt regulā atsevišķiem gadījumiem paredzēto kompensāciju, jebšu sodītājas loma, uz ko norādīts regulas 16. panta 3. punktā, tai izpaužas kā pasākumi, kas jāpieņem, reaģējot uz pārkāpumiem, kurus iestāde konstatē vispārējās uzraudzības gaitā, kas paredzēta 16. panta 1. punktā. Tomēr, pēc Tiesas uzskata, regula neliedz dalībvalstīm pieņemt tiesību normas, kas liek valsts izpildiestādei veikt pasākumus, reaģējot uz individuālām sūdzībām, ja nav strīdu alternatīvas izšķiršanas struktūru vai atbildes no pastāvošas strīdu alternatīvas izšķiršanas struktūras. Visbeidzot, šis nolēmums neskar valsts izpildiestāžu pienākumu saskaņā ar labas pārvaldības principiem tad, ja nav minēto struktūru, sniegt sūdzības iesniedzējiem pamatotu atbildi uz viņu sūdzību. Komisija uzskata, ka laba prakse arī prasa informēt pasažierus par pārsūdzības iespējām vai citām darbībām, ko viņi varētu veikt, ja nav mierā ar viņu lietas izvērtējumu. Pasažierim būtu jābūt tiesībām izlemt, vai viņš vēlas, ka viņu pārstāv cita persona vai struktūra.

7.2. SAI struktūras

Papildus sūdzībām saskaņā ar regulu, ar nosacījumu, ka gaisa pārvadātājs ir iedibināts ES un piedalās SAI (strīdu alternatīvas izšķiršanas) shēmā, pasažieri, kas dzīvo ES, var arī savus līgumiskos strīdus ar gaisa pārvadātājiem, kuri iedibināti ES, iesniegt SAI struktūrām, kas izveidotas saskaņā ar SAI direktīvu. Ja viņi biļetes nopirkuši tiešsaistē, viņi var šādu strīdu iesniegt strīdu tiešsaistes izšķiršanas (ODR) platformā, kas izveidota saskaņā ar regulu par strīdu izšķiršanu tiešsaistē un kurā var nokļūt ar saiti <http://ec.europa.eu/odr>.

Ja valsts tiesību akti gaisa pārvadātājiem nenosaka pienākumu piedalīties SAI struktūru procedūrās, ir vēlams, lai tie brīvprātīgi apņemas piedalīties attiecīgās procedūrās un par to informē savus klientus.

7.3. Citi līdzekļi, kas ieinteresētajām personām palīdz regulas piemērošanā

Ir vairāki veidi, kā palīdzēt ieinteresētajām personām piemērot regulu. Pirmais attiecas uz Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 2006/2004⁽⁶⁰⁾ par sadarbību patērētāju tiesību aizsardzības jomā (SPTA regulu), kas nosaka vispārīgus valstu izpildiestāžu sadarbības nosacījumus un satvaru. Šo iestāžu sadarbība ir būtiska, lai garantētu patērētāju tiesību aktu vienādu piemērošanu visā iekšējā tirgū un radītu visiem uzņēmumiem vienādus konkurences apstākļus. Tā aptver gadījumus, kad ir skartas patērētāju kolektīvās intereses, un piešķir valstu iestādēm papildu izmeklēšanas un izpildes pilnvaras izbeigt patērētāju aizsardzības noteikumu pārkāpumus gadījumos, kad tirgotājs un patērētājs ir no dažādām valstīm. Regula (EK) Nr. 261/2004 par gaisa transporta pasažieru tiesībām ietilpst SPTA regulas pielikumā. Tādēļ valsts iestādēm, kas atbild par Regulas (EK) Nr. 261/2004 izpildi, pienākumi saskaņā ar SPTA regulu ir jāpilda gadījumos, kad patērētāju kolektīvās intereses tiek aizskartas pārrobežu kontekstā.

Bez tam pasažieri, kuriem radušās problēmas pārrobežu situācijās, var vērsties Eiropas Patērētāju centru tīklā (ECC-Net)⁽⁶¹⁾. ECC-Net informē patērētājus par viņu tiesībām saskaņā ar ES un valstu tiesību aktiem par patērētāju tiesību aizsardzību, konsultē par dažādām iespējām izskatīt patērētāju sūdzības, sniedz tiešu palīdzību sūdzību atrisināšanā ar izlīgumu ar tirgotāju un novirza patērētājus uz attiecīgu iestādi, ja ECC-Net nevar līdzēt. Pasažieri var arī no jauna vērsties pie valsts patērētāju organizācijām pēc informācijas un tiešas palīdzības saskaņā ar regulu.

8. PRASĪBAS CELŠANA SASKAŅĀ AR REGULU

8.1. Jurisdikcija, pēc kuras var celt prasību saskaņā ar regulu

Attiecībā uz lidojumiem no vienas dalībvalsts uz otru dalībvalsti pēc līguma, kas noslēgts ar vienu gaisa pārvadātāju, kura ir pārvadātājs, zaudējumu atlīdzināšanas prasību saskaņā ar regulu pēc prasītāja izvēles var celt valsts tiesā, kuras piekritībā ir vai nu izlidošanas vieta, vai ielidošanas vieta, kā noteikts pārvadājuma līgumā⁽⁶²⁾, piemērojot Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1215/2012 ("I Briseles regula")⁽⁶³⁾. Saskaņā ar I Briseles regulas 4. panta 1. punktu pasažieriem paliek arī iespēja vērsties atbildētāja (gaisa pārvadātāja) domicila tiesā.

⁽⁶⁰⁾ Skatīt 58. zemsvītras piezīmi.

⁽⁶¹⁾ http://ec.europa.eu/consumers/solving_consumer_disputes/non-judicial_redress/ecc-net/index_en.htm

⁽⁶²⁾ Lieta C-204/08, *Rehder*, ECLI:EU:C:2009:439, 47. punkts.

⁽⁶³⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2012. gada 12. decembra Regula (ES) Nr. 1215/2012 par jurisdikciju un spriedumu atzīšanu un izpildi civillietās un komerclietās (OV L 351, 20.12.2012., 1. lpp.).

8.2. Noilgums saskaņā ar regulu

Regulā nav paredzēti termiņi prasības celšanai valsts tiesās. Šo jautājumu risina pēc katras dalībvalsts tiesību aktiem par noilgumu. Prasības celšanas divu gadu ierobežojums saskaņā ar Monreālas Konvenciju neattiecas uz prasībām, kas celtas saskaņā ar regulu un neskar dalībvalstu tiesību aktus, jo regulā noteiktie kompensācijas pasākumi neietilpst Konvencijas jomā tāpēc, ka to mērķis ir vērst par labu pasažieru ciestās neērtības papildus zaudējumu atlīdzināšanas sistēmai, ko nosaka Konvencija. No tam dalībvalstu termiņi var atšķirties⁽⁶⁴⁾.

9. GAISA PĀRVADĀTĀJA ATBILDĪBA SAKAŅĀ AR MONREĀLAS KONVENCIJU

Konvencija par dažu starptautisko gaisa pārvadājumu noteikumu unifikāciju, ko parasti dēvē par "Monreālas Konvenciju", tika noslēgta 1999. gada 28. maijā Monreālā. Eiropas Savienība ir šās konvencijas līgumslēdzēja⁽⁶⁵⁾, un daži tās noteikumi Savienības tiesību aktos ir iestrādāti ar Regulu (EK) Nr. 2027/97, kurā grozījumi izdarīti ar Regulu (EK) Nr. 889/2002. Šie noteikumi ir daļa no pasākumu kopuma, kuru mērķis kopā ar Regulu (EK) Nr. 261/2004 ir aizsargāt aviopasažieru tiesības Eiropas Savienībā.

— Regulas saderība ar Monreālas Konvenciju:

— Tiesa⁽⁶⁶⁾ ir apstiprinājusi, ka prasības izmaksāt kompensāciju par ielidošanas kavēšanos un sniegt palīdzību pie izlidošanas kavēšanās ir saderīgas ar Monreālas Konvenciju. Šajā sakarā Tiesa uzskata, ka laika zaudējums, kuru rada lidojuma kavēšanās, ir "neērtība", nevis "kaitējums", ko tiecas risināt Monreālas Konvencija. Šāds spriedums ir balstīts uz konstatējumu, ka pārmērīga kavēšanās vispirms rada neērtības, kas ir teju identiskas visiem pasažieriem, un regula paredz standartizētu tūlītēju kompensāciju, turpretim Monreālas Konvencija paredz atlīdzināšanu, kas prasa katrā atsevišķā gadījumā izvērtēt nodarītā kaitējuma apmēru, un tādējādi uz to var attiekties tikai kompensācija, ko pēcāk piešķir individuāli. Tādējādi regula darbojas agrākā posmā nekā Monreālas Konvencija. Regulas noteiktais pienākums izmaksāt kompensāciju pasažieriem, kuru lidojumi kavējas, neietilpst Konvencijas jomā, bet ir papildus tās noteiktajai zaudējumu atlīdzināšanas sistēmai.

— Regula (EK) Nr. 2027/97 ir piemērojama tikai pasažieriem, kuri lido ar "gaisa pārvadātāju", proti, gaisa transporta uzņēmumu, kam ir derīga darbības licence⁽⁶⁷⁾ saskaņā ar šās regulas 2. panta 1. punkta b) apakšpunktu.

— Saskaņā ar Monreālas Konvencijas 17. pantu pasažieris ir persona, kura ir vesta uz "pārvadājuma līguma" pamata tās 3. panta nozīmē, arī tad, ja nav izdots individuāls vai kolektīvs pārvadājuma dokuments⁽⁶⁸⁾.

— Monreālas Konvencijas 22. panta 2. punkts ir skatāms saistībā ar minētās Konvencijas 3. panta 3. punktu un interpretējams tā, ka tiesības uz zaudējumu atlīdzību un pārvadātāja atbildības ierobežojums 1 131 SDR (speciālās aizņēmuma tiesības) bagāžas bojāejas, nozaudēšanas, bojājuma vai aizkavēšanas gadījumā attiecas arī uz pasažieri, kurš šādu atlīdzību pieprasa sakarā ar cita pasažiera vārdā reģistrētas bagāžas bojāeju, nozaudēšanu, bojājumu vai aizkavēšanos, ja vien bagāžā bijušas pirmā pasažiera mantas. Tādēļ katram pasažierim, ko skar cita pasažiera vārdā reģistrētas nododamās bagāžas bojāeja, nozaudēšana, bojājums vai aizkavēšanās, ir tiesības uz kompensāciju 1 131 SDR robežās, ja viņš var pierādīt, ka viņa mantas faktiski bijušas nododamajā bagāžā. Katram attiecīgajam pasažierim tas ir apmierinoši jāpierāda valsts tiesnesim, kas var ņemt vērā faktu, ka attiecīgie pasažieri ir vienas ģimenes locekļi, ir kopīgi nopirkuši biļetes vai ir ceļojuši kopā⁽⁶⁹⁾.

— Monreālas Konvencijas 22. panta 2. punktā, kur noteikts ierobežojums gaisa pārvadātāja atbildībai par zaudējumiem, kas radušies cita starpā bagāžas pazušanas gadījumā, ietverts gan materiāls, gan morāls kaitējums⁽⁷⁰⁾. Šo pantu

⁽⁶⁴⁾ Lieta C-139/11, *Cuadrench Moré*, ECLI:EU:C:2012:741, 33. punkts.

⁽⁶⁵⁾ Padomes 2001. gada 5. aprīļa Lēmums 2001/539/EK par to, kā Eiropas Kopiena noslēdz Konvenciju par dažu starptautisko gaisa pārvadājumu noteikumu unifikāciju (Monreālas Konvenciju) (OV L 194, 18.7.2001., 39. lpp.).

⁽⁶⁶⁾ Lieta C-344/04, *IATA and ELFAA*, ECLI:EU:C:2006:10, 43., 45., 46. un 47. punkts, un apvienotās lietas C-402/07 un C-432/07, *Sturgeon e.a.*, ECLI:EU:C:2009:716, 51. punkts.

⁽⁶⁷⁾ Lieta C-240/14, *Prüller-Frey*, ECLI:EU:C:2015:567, 29. punkts.

⁽⁶⁸⁾ Lieta C-6/14, *Wucher Helicopter*, ECLI:EU:C:2015:122, 36.–38. punkts.

⁽⁶⁹⁾ Lieta C-410/11, *Espada Sanchez*, ECLI:EU:C:2012:747, 35. punkts.

⁽⁷⁰⁾ Lieta C-63/09, *Axel Walz*, ECLI:EU:C:2010:251, 39. punkts.

piemēro arī Regulas (EK) Nr. 1107/2006 2. panta a) punktā definētu reģistrētu ratiņkrēslu vai citu pārvietošanās palīgīdzekļu un palīgierīču bojāejas, nozaudēšanas, bojājuma vai pārvadājuma aizkavēšanās gadījumā. Pārvadātāja atbildība šajā gadījumā ir ierobežota līdz iepriekšējā ievilkumā minētajai summai, ja vien reģistrētās bagāžas nodošanas brīdī pasažieris nav iesniedzis pārvadātājam īpašu deklarāciju par interesi par piegādi galamērķī un samaksājis papildu summu, ja tas tādā gadījumā vajadzīgs.

- Jautājumā par Monreālas Konvencijas 19., 22. un 29. panta interpretāciju Tiesa ⁽⁷¹⁾ uzskatīja, ka saskaņā ar Konvenciju gaisa pārvadātājs var būt atbildīgs darba devēja priekšā gadījumā, kad aizkavēšanās izraisījusi zaudējumus lidojumos, kuros tā darbinieki bijuši pasažieri. Tāpēc Konvencija būtu jāinterpretē tā, ka tā attiecas ne tikai uz kaitējumu, kas nodarīts pašiem pasažieriem, bet arī kaitējumu, ko cietis darba devējs, ar kuru bijis noslēgts darījums par pasažiera starptautisku pārvadājumu. Spriedumā Tiesa pieminēja, ka gaisa pārvadātājiem tomēr tiek garantēts, ka viņu atbildība nedrīkst pārsniegt Konvencijā noteikto katram pasažierim piemērojamo robežvērtību, reizinātu ar attiecīgo darbinieku/pasažieru skaitu.
- Gadījumā, kad zaudējumu atlīdzināšanas prasījums ir saskaņā ar Monreālas Konvencijas 19. pantu, pasažierim ir iespēja izvēlēties vienu no vairākām tiesām, ko nosaka pati Konvencija 33. pantā: tiesa pārvadātāja domicilā vai galvenajā darbības vietā, vai darījumdarbības vietā, caur kuru noslēgts līgums, vai tiesa galamērķa vietā. Šajā gadījumā nav nozīmes, vai šī vieta atrodas Eiropas Savienībā, jo piekritība ir balstīta uz Konvenciju, kurā ES ir līgumslēdzēja.

—

⁽⁷¹⁾ Lieta C-429/14, *Air Baltic Corporation AS*, ECLI:EU:C:2016:88, 29. un 49. punkts.

PIELIKUMS

ES VII kompetence sakarā ar tieši savienotu reisu ilgu kavēšanos pie ielidošanas galamērķi

Attiecīgās tiesību normas

1. C-11/11, ECLI:EU:C:2013:106, *Folkerts* ⁽¹⁾

“33. Tā kā aizkavētos lidojumos šī neērtība rodas pie ielidošanas **galamērķi**, Tiesa ir noteikusi, ka saistībā ar Regulas (EK) Nr. 261/2004 7. panta paredzēto kompensāciju kavēšanās ir jānovērtē attiecībā pret paredzēto ielidošanas laiku **minētajā galamērķī** (sk. *Sturgeon* u. c., 61. punkts, un *Nelson* u. c., 40. punkts).

34. Jēdziens “galamērķis” ir definēts Regulas (EK) Nr. 261/2004 2. panta h) punktā kā **galamērķis, kas norādīts biļetē, kuru uzrāda pie reģistrācijas letes, vai – tieši savienoto reisu gadījumā – pēdējā reisa galamērķis.**

35. No tā izriet, ka tieši savienota reisa gadījumā zaudējumu atlīdzināšanā saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 261/2004 7. pantu nozīme ir **tikai kavējumam pēc paredzētā ielidošanas laika galamērķi**, ko saprot kā attiecīgā pasažiera pēdējā izmantotā reisa galamērķi.”

2. Regulas (EK) Nr. 261/2004 16. pants. Pārkāpumi

“1. Katra dalībvalsts izraugās iestādi, kas ir atbildīga par šīs regulas izpildi attiecībā uz **lidojumiem no lidostām, kuras atrodas tās teritorijā, un lidojumiem no trešās valsts uz šādām lidostām**. Šī iestāde attiecīgā gadījumā veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka tiek ievērotas pasažieru tiesības. Dalībvalstis informē Komisiju par iestādi, kas ir izraudzīta saskaņā ar šo punktu.

2. Neskarot 12. pantu, jebkurš pasažieris var sūdzēt jebkurai 1. punktā minētai atbildīgajai iestādei vai kādai citai dalībvalsts izraudzītai kompetentajai iestādei par šīs regulas noteikumu iespējamu pārkāpumu jebkurā lidostā, kas atrodas minētās dalībvalsts teritorijā, vai sakarā ar lidojumu no kādas trešās valsts uz lidostu minētās dalībvalsts teritorijā. (..)”

Iespējamie piemēri ⁽²⁾

Atrunas

- Šis piemēru saraksts var būt nepilnīgs un ir balstīts uz to, ka šādus maršrutus, kuros izmanto vienu vai vairākus tieši savienotus reisu, par ko ir vienots pārvadājuma līgums, izpilda attiecīgie gaisa pārvadātāji saskaņā ar regulas 3. pantu un tie ir atļauti saskaņā ar pašreizējiem ES dalībvalstu un/vai ES gaisa pārvadājumu pakalpojumu nolīgumiem ar trešām valstīm.
- Šie piemēri attiecas tikai uz situācijām “tieši savienota reisa gadījumā (..) tikai konstatētā kavēšanās salīdzinājumā ar paredzēto ielidošanas laiku galamērķī”.
- Tiek pieņemts, ka ilgā kavēšanās galamērķi ir tikai garām palaista savienojuma dēļ, neaplūkojot citādus starpgadījumus, un nav ārkārtēju apstākļu.

1. brauciens. Izlidošana no ES DV A (1. reiss), tranzīts ES DV B uz ES galamērķi C (2. reiss).

Saskaņā ar 16. panta 1. punktu kompetentā valsts izpildiestāde (VII) ir DV B VII. Kompensācijas summa jāaprēķina par visu braucienu.

2. brauciens. Izlidošana no ES DV A (1. reiss), tranzīts trešās valsts lidostā uz citas trešās valsts galamērķi (2. reiss).

Saskaņā ar 16. panta 1. punktu kompetentā VII ir DV A VII. Kompensācijas summa jāaprēķina par visu braucienu.

3. brauciens. Izlidošana no valsts, kas nav ES DV (1. reiss, ES pārvadātājs), tranzīts ES DV A uz galamērķi ES DV B (2. reiss).

Saskaņā ar 16. panta 1. punktu kompetentā VII ir DV A VII. Kompensācijas summa jāaprēķina par visu braucienu.

⁽¹⁾ Svarīgākās daļas ir treklinātas.

⁽²⁾ ES (Eiropas Savienība), DV (dalībvalsts), valsts izpildiestāde (VII).