

TIESAS SPRIEDUMS (ceturtā palāta)

2009. gada 19. novembrī*

Apvienotās lietas C-402/07 un C-432/07

par lūgumiem sniegt prejudiciālus nolēmumus atbilstoši EKL 234. pantam, ko *Bundesgerichtshof* (Vācija) un *Handelsgericht Wien* (Austrija) iesniedza ar lēmumiem, kas pieņemti 2007. gada 17. jūlijā un 26. jūnijā un kas Tiesā reģistrēti 2007. gada 30. augustā un 18. septembrī, tiesvedībā

Christopher Sturgeon,

Gabriel Sturgeon,

Alana Sturgeon

pret

Condor Flugdienst GmbH (C-402/07),

* Tiesvedības valoda — vācu.

un

Stefan Böck,

Cornelia Lepuschitz

pret

Air France SA (C-432/07).

TIESA (ceturtnā palāta)

šādā sastāvā: trešās palātas priekšsēdētājs, kas pilda ceturtnās palātas priekšsēdētāja pienākumus, K. Lēnartss [*K. Lenaerts*], tiesneši R. Silva de Lapuerta [*R. Silva de Lapuerta*], E. Juhāss [*E. Juhász*], Dž. Arestis [*G. Arestis*] un J. Malenovskis [*J. Malenovský*] (referents),

ģenerālvokāte E. Šarpstone [*E. Sharpston*],
sekretāre R. Šereša [*R. Šereš*], administratore,

ņemot vērā rakstveida procesu un 2008. gada 24. septembra tiesas sēdi,

ņemot vērā apsvērumus, ko sniedza:

- K. Sterdžona [*C. Sturgeon*], G. Sterdžona [*G. Sturgeon*] un A. Sterdžonas [*A. Sturgeon*] vārdā — R. Šmids [*R. Schmid*], *Rechtsanwalt*,

- S. Beka [*S. Böck*] un K. Lepušicas [*C. Lepuschitz*] vārdā — M. Vukošics [*M. Wukoschitz*], *Rechtsanwalt*,

- *Condor Flugdienst GmbH* vārdā — K. Marko [*C. Marko*] un K. Dērings [*C. Döring*], *Rechtsanwälte*,

- *Air France SA* vārdā — O. Borodažkevičs [*O. Borodajkewycz*], *Rechtsanwalt*,

- Austrijas valdības vārdā — E. Rīdls [*E. Riedl*], pārstāvis,

- Grieķijas valdības vārdā — S. Hala [*S. Chala*] un D. Cagaraki [*D. Tsagkaraki*], pārstāves,

- Francijas valdības vārdā — Ž. de Bergess [*G. de Bergues*] un A. Āre [*A. Hare*], pārstāvji,

- Itālijas valdības vārdā — I. M. Bragulja [*I. M. Braguglia*], pārstāvis, kam palīdz V. Ferante [*W. Ferrante*], *avvocato dello Stato*,

- Polijas valdības vārdā — M. Dovgelevičs [*M. Dowgielewicz*], pārstāvis,

- Zviedrijas valdības vārdā — A. Falka [*A. Falk*], pārstāve,

- Apvienotās Karalistes valdības vārdā — T. Herisa [*T. Harris*], pārstāve, kurai palīdz D. Bērds [*D. Beard*], *barrister*,

- Eiropas Kopienu Komisijas vārdā — R. Vidāls Pudžs [*R. Vidal-Puig*] un P. Dejmeka [*P. Dejmek*], pārstāvji.

noklausījusies ģenerālvokāta secinājumus 2009. gada 2. jūlija tiesas sēdē,

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

- 1 Lūgumi sniegt prejudiciālu nolēmumu attiecas uz Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 11. februāra Regulas (EK) Nr. 261/2004, ar ko paredz kopīgus noteikumus par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos un ar ko atceļ Regulu (EEK) Nr. 295/91 (OV L 46, 1. lpp.), 2. panta l) punkta, 5., 6. un 7. panta interpretāciju.
- 2 Šie lūgumi tika iesniegti tiesvedībā starp, pirmkārt, Sterdžonu un tā ģimeni (turpmāk tekstā — “Sterdžonu ģimenes locekļi” un aviosabiedrību *Condor Flugdienst GmbH* (turpmāk tekstā — “*Condor*”) (lieta C-402/07) un, otrkārt, S. Beku un K. Lepušicu un aviosabiedrību *Air France SA* (turpmāk tekstā — “*Air France*”) (lieta C-432/07) par šo aviosabiedrību atteikumiem izmaksāt kompensācijas šiem pasažieriem, kuri tika nogādāti galamērķa lidostā ar attiecīgi 25 un 22 stundu kavēšanos salīdzinājumā ar paredzēto ielidošanas laiku.

Atbilstošās tiesību normas

- 3 Regulas Nr. 261/2004 pirmajā līdz ceturtajā apsvērumā ir paredzēts:
 - “1) Kopienas rīcībai gaisa satiksmes nozarē cita starpā ir jābūt vērstai uz to, lai nodrošinātu augsta līmeņa pasažieru aizsardzību. Turklāt ir jāņem vērā vispārējās patērētāju aizsardzības prasības.

- 2) Iekāpšanas atteikums un lidojumu atcelšana vai ilga kavēšanās rada nopietnas problēmas un sarežģījumus pasažieriem.

- 3) Lai gan Padomes 1991. gada 4. februāra Regulā (EEK) Nr. 295/91, ar ko nosaka kopīgus noteikumus iekāpšanas atteikuma kompensācijas sistēmai regulārajā gaisa satiksmē [(OV L 36, 5. lpp.)], paredzēja pamatprasības pasažieru aizsardzībai, tādu pasažieru skaits, kam ir atteikta iekāpšana pret to gribu, joprojām ir pārāk augsts, tāpat kā to pasažieru skaits, kuru lidojumi ir atcelti bez iepriekšēja brīdinājuma un kuru lidojumi ir ilgi kavējušies.

- 4) Tādēļ Kopienai ir jāpaaugstina ar minēto regulu noteiktie aizsardzības standarti, lai pastiprinātu pasažieru tiesības un nodrošinātu, ka gaisa pārvadātāji strādā liberalizētā tirgū atbilstīgi saskaņotiem nosacījumiem.”

4 Atbilstoši Regulas Nr. 261/2004 piecpadsmitajam apsvērumam:

“Par ārkārtīgiem apstākļiem uzskata tos, kuros gaisa satiksmes pārvaldības lēmums attiecībā uz noteiktu gaisa kuģi noteiktā dienā izraisa ilgu kavēšanos, kavēšanos līdz nākamajai dienai vai viena vai vairāku šā gaisa kuģa lidojumu atcelšanu, pat ja attiecīgais gaisa pārvadātājs ir veicis visus iespējamus pasākumus, lai izvairītos no lidojumu kavēšanās vai atcelšanas.”

5 Šīs regulas 2. pantā “Definīcijas” ir paredzēts:

“Šajā regulā:

[..]

l) “atcelšana” ir tāda lidojuma neveikšana, kurš ir bijis iepriekš plānots un uz kuru ir rezervēta vismaz viena vieta.”

6 Minētās regulas 5. pantā “Atcelšana” ir noteikts:

“1. Ja atceļ lidojumu, attiecīgajiem pasažieriem:

a) apkalpojošais gaisa pārvadātājs piedāvā atbalstu saskaņā ar 8. pantu un

[..]

- 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. Apkalpošajam 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.

[..”

7 Regulas Nr. 261/2004 6. panta “Kavēšanās” redakcija ir šāda:

“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,

apkalpošajam 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.”

8 Šīs regulas 7. pantā “Tiesības saņemt kompensāciju” ir noteikts:

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

- a) EUR 250 par visiem lidojumiem 1500 kilometru vai mazākā attālumā;
- b) EUR 400 par visiem lidojumiem Kopienas iekšienē vairāk nekā 1500 kilometru attālumā un par visiem citiem lidojumiem 1500 līdz 3500 kilometru attālumā;
- c) EUR 600 par visiem lidojumiem, uz ko neattiecas a) vai b) apakšpunkts.

Nosakot attālumu, ņem vērā pēdējo galamērķi, kurā iekāpšanas atteikums vai lidojuma atcelšana ir par iemeslu tam, ka pasažieris ielido ar kavēšanos pēc paredzētā laika.

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 vai
- b) par trim stundām attiecībā uz visiem lidojumiem Kopienas iekšienē vairāk nekā 1500 kilometru attālumā un visiem citiem lidojumiem 1500 līdz 3500 kilometru attālumā, vai arī
- c) par četrām stundām vai vairāk attiecībā uz visiem lidojumiem, uz ko neattiecas a) vai b) apakšpunkts,

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

[..]”

- 9 Minētās regulas 8. panta 1. punktā ir paredzēts, ka, ja ir izdarīta atsauce uz šo pantu, pasažieriem dod iespēju izvēlēties starp biļetes cenas atlīdzinājumu un atpakaļceļa lidojumu uz sākotnējo izlidošanas vietu saskaņā ar šī 1. punkta a) apakšpunktu vai nogādāšanu līdz galamērķim, izmantojot pielīdzināmu apstākļu pārvadājumus saskaņā ar minētā 1. punkta b) un c) apakšpunktu.

- 10 Atbilstoši Regulas Nr. 261/2004 9. pantam, ja ir izdarīta atsauce uz šo pantu, pasažieriem bez maksas piedāvā ēdināšanu un atspirdzinājumus saskaņā ar šī 9. panta 1. punkta a) apakšpunktu, izmitināšanu viesnīcā un transportu uz izmitināšanas vietu saskaņā ar minētā 9. panta 1. punkta b) un c) apakšpunktu, kā arī iespēju bez maksas veikt divus telefona zvanus, nosūtīt divas teleksa vai faksa ziņas vai arī divas elektroniskās vēstules saskaņā ar šī 9. panta 2. punktu.

Pamata prāvas un prejudiciālie jautājumi

Lieta C-402/07

- 11 Sterdžonu ģimenes locekļi veica rezervāciju *Condor*, lai veiktu lidojumu no Frankfurtes pie Mainas (Vācija) uz Toronto (Kanāda) un atpakaļ.
- 12 Atgriešanās reiss Toronto–Frankfurte pie Mainas bija paredzēts 2005. gada 9. jūlijā plkst. 16.20. Pēc reģistrēšanās šī lidojuma pasažieri tika informēti, ka lidojums ir atcelts, kā to norādīja lidostas ziņojumu dēļis. Viņi saņēma atpakaļ savu bagāžu un pēc tam tika aizvesti uz viesnīcu, kur viņi pavadīja nakti. Nākamajā dienā pasažieri tika reģistrēti pie cita gaisa pārvadātāja reģistrācijas letes uz lidojumu, kura numurs atbilda lidojuma numuram, kurš bija norādīts viņu rezervācijās. *Condor* nebija iepļānojis jaunu lidojumu ar to pašu numuru attiecīgajā dienā. Pasažieriem tika piešķirtas citas sēdvietas nekā tās, kas bija piešķirtas iepriekš. Rezervācija netika arī pārveidota par rezervāciju citas aviosabiedrības plānotam lidojumam. Attiecīgais lidojums beidzās Frankfurtē pie Mainas 2005. gada 11. jūlijā ap plkst. 7, t.i., aptuveni ar 25 stundu kavēšanos salīdzinājumā ar plānoto lidojumu.

- 13 Sterdžonu ģimenes locekļi uzskatīja, ka, ņemot vērā visus iepriekš minētos apstākļus, it īpaši vairāk nekā 25 stundu kavēšanos, minētais lidojums esot nevis kavējies, bet ticis atcelts.
- 14 Sterdžonu ģimenes locekļi iesniedza *Amtsgericht Rüsselsheim* [Riselsheimas pirmās instances tiesā] (Vācija) prasību pret *Condor*, kurā viņi pieprasīja, pirmkārt, kompensāciju 600 euro apmērā katrai personai, kā arī, otrkārt, zaudējumu atlīdzību, jo viņi uzskatīja, ka kaitējums esot radies nevis no lidojuma kavēšanās, bet gan no lidojuma atcelšanas.
- 15 *Condor* pieprasīja noraidīt iesniegto prasību, jo attiecīgais lidojums esot nevis atcelts, bet gan kavējies. Pirms tiesas sēdes izskaidrojot šo kavēšanos ar viesuļvētru Karību jūrā, *Condor* vēlāk izskaidroja minēto kavēšanos ar lidmašīnas tehniskām problēmām un lidmašīnas personāla saslimšanu.
- 16 *Amtsgericht Rüsselsheim* uzskatīja, ka lidojums ir kavējies, nevis ticis atcelts, un tādēļ tā noraidīja Sterdžonu ģimenes locekļu prasību par kompensācijas piešķiršanu. Viņi par šo spriedumu iesniedza apelācijas sūdzību *Landgericht Darmstadt* [Darmšates apgabaltiesā], kura apstiprināja pirmās instances tiesas spriedumu.
- 17 Tad Sterdžonu ģimenes locekļi iesniedza kasācijas “Revision” sūdzību *Bundesgerichtshof* [Federālajā Augstākajā tiesā].

18 Uzskatot, ka minētās lietas risinājums ir atkarīgs no Regulas (EK) Nr. 261/2004 2. panta l) punkta un 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta interpretācijas, *Bundesgerichtshof* nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālos jautājumus:

- “1) Vai jēdziena “atcelšana” interpretācijā izšķirošs ir jautājums, vai sākotnējais lidojuma plānojums ir atcelts, līdz ar ko kavēšanās neatkarīgi no tās ilguma nav uzskatāma par atcelšanu, ja aviosabiedrība neatceļ sākotnējā lidojuma plānojumu?

- 2) Ja atbilde uz pirmo jautājumu ir noraidoša, kādos apstākļos plānotā lidojuma kavēšanās vairs nav klasificējama kā “kavēšanās”, bet gan kā “atcelšana”? Vai atbilde uz šo jautājumu ir atkarīga no kavēšanās ilguma?”

Lieta C-432/07

19 S. Beks un K. Lepušica veica rezervāciju *Air France*, lai veiktu ceļojumu no Vīnes (Austrija) uz Mehiko (Meksika) caur Parīzi (Francija) un atpakaļ ar regulārajiem lidojumiem.

20 S. Beka un K. Lepušicas lidojums Mehiko–Parīze bija paredzēts 2005. gada 7. martā plkst. 21.30. Pirms reģistrācijas viņi tika nekavējoties informēti, ka viņu lidojums ir atcelts. Šī atcelšana esot notikusi pēc lidojumu starp Mehiko un Parīzi plānojuma maiņas sakarā ar lidmašīnas, kurai jālido maršrutā starp Parīzi un Mehiko, tehniskām problēmām un vēlāk sakarā ar lidmašīnas personāla obligāto atpūtas laiku.

- 21 Lai ātrāk nonāktu galamērķī, S. Beks un K. Lepušica pieņēma *Air France* piedāvājumu izmantot aviosabiedrības *Continental Airlines* lidojumu, kurš bija paredzēts nākamajā dienā, 2005. gada 8. martā, plkst. 12.20. Viņu biļetes tika vispirms anulētas, un pēc tam viņiem tika izsniegtas jaunas biļetes *Continental Airlines* kasē.
- 22 Pārējie minētā lidojuma Mehiko–Parīze pasažieri, kuri neizmantoja *Continental Airlines* lidojumu, izlidoja no Mehiko kopā ar dažiem papildu pasažieriem 2005. gada 8. martā plkst. 19.35. Šis lidojums, kura sākotnējais numurs bija papildināts ar burtu “A”, tika veikts papildus regulārajam *Air France* lidojumam tajā pašā dienā.
- 23 S. Beks un K. Lepušica ieradās Vīnē ar gandrīz 22 stundu nokavēšanos salīdzinājumā ar paredzēto ielidošanas laiku.
- 24 Viņi iesniedza *Bezirksgericht für Handelssachen Wien* [Vīnes apgabala Komerclietu tiesā] prasību pret *Air France*, kurā viņi pieprasīja kompensāciju 600 euro apmērā katrai personai, pamatojoties uz Regulas Nr. 261/2004 5. pantu un 7. panta 1. punkta c) apakšpunktu, sakarā ar viņu lidojuma atcelšanu. Minētā tiesa noraidīja šo prasību, jo, par spīti ilgajam lidojuma kavējumam, Regula Nr. 261/2004 neļauj konstatēt šī lidojuma atcelšanu. S. Beks un K. Lepušica iesniedza apelāciju par šo lēmumu *Handelsgericht Wien* [Vīnes Tirdzniecības tiesā].

25 Šādos apstākļos *Handelsgericht Wien* nolēma atlikt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālos jautājumus:

- “1) Vai [...] Regulas Nr. 261/2004 [...] 5. pants, skatīts kopā ar 2. panta l) punktu un 6. pantu, ir interpretējams tādējādi, ka lidojuma kavēšanās par 22 stundām ir uzskatāma par “kavēšanos” 6. panta nozīmē?

- 2) Vai [...] Regulas Nr. 261/2004 2. panta l) punkts ir interpretējams tādējādi, ka gadījumi, kad pasažieri tiek pārvadāti ar ievērojamu kavēšanos (22 stundas) ar lidojumu, kuram ir garāks lidojuma numurs (sākotnējais lidojuma numurs, kurš papildināts ar “A”), turklāt ar to tiek pārvadāta tikai daļa (lai arī liela daļa) pasažieru, kuriem bija rezervētas biļetes uz sākotnējo reisu, bet papildus arī citi pasažieri, kuriem nebija rezervētas biļetes uz sākotnējo reisu, ir uzskatāmi par “atcelšanu”, nevis “kavēšanos”?

Gadījumā, ja atbilde uz [otro] jautājumu ir apstiprinoša [...]:

- 3) Vai [...] Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkts ir interpretējams tādējādi, ka lidaparāta tehnisks defekts un šī iemesla izraisītās izmaiņas lidojumu plānā ir uzskatāmi par ārkārtīgiem apstākļiem (no kuriem nevarētu izvairīties pat tad, ja tiktu veikti visi iespējamie pasākumi)?”

26 Ar Tiesas priekšsēdētāja 2007. gada 19. oktobra rīkojumu lietas C-402/07 un C-432/07 rakstveida un mutvārdu procesā un sprieduma taisīšanai tika apvienotas.

Par prejudiciālajiem jautājumiem

27 Prasītāji pamata lietā iesniedzējtiesās prasa attiecīgi no *Condor* un *Air France* izmaksāt Regulas Nr. 261/2004 7. pantā paredzēto kompensāciju, jo šīs sabiedrības tos nogādāja galamērķa lidostā attiecīgi ar 25 un 22 stundu nokavēšanos salīdzinājumā ar paredzēto ielidošanas laiku. *Condor* un *Air France* apgalvo, ka šiem prasītājiem neesot nekādu tiesību uz kompensāciju, jo, pirmkārt, attiecīgie lidojumi esot nevis atcelti, bet gan kavējušies un, otrkārt, Regula Nr. 261/2004 paredzot kompensāciju tikai lidojuma atcelšanas gadījumā. Turklāt šīs aviosabiedrības norāda, ka minēto lidojumu vēlas izlidošanas iemesls esot lidmašīnas tehniskās problēmas, kuras atbilstot jēdzienam “ārkārtēji apstākļi” Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē, kas atbrīvojot no pienākuma izmaksāt kompensāciju.

28 Šādos apstākļos, lai iesniedzējtiesai sniegtu noderīgu atbildi, uzdotie jautājumi ir jāsaprot tādējādi, ka ar tiem pēc būtības ir jānoskaidro:

- vai lidojuma kavēšanās ir jāuzskata par lidojuma atcelšanu Regulas Nr. 261/2004 2. panta l) punkta un 5. panta izpratnē, ja kavējums ir ilgs;
- vai Regulas Nr. 261/2004 5., 6. un 7. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka kavēto lidojumu pasažieri var tikt pielīdzināti atcelto lidojumu pasažieriem, lai piemērotu šīs regulas 7. pantā paredzētās tiesības uz kompensāciju, un
- vai lidmašīnas tehniskas problēmas atbilst jēdzienam “ārkārtēji apstākļi” Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē.

Par prejudiciālo jautājumu pirmo daļu attiecībā uz kavējuma jēdzienu

- 29 Regulā Nr. 261/2004 nav jēdziena “lidojuma kavēšanās” definīcijas. Tomēr šis jēdziens var tikt precizēts, ievērojot kontekstu, kādā tas ir lietots.
- 30 Šajā sakarā ir jāatgādina, pirmkārt, ka “lidojuma” jēdziens Regulas Nr. 261/2004 izpratnē ir viena gaisa pārvadātāja darbība, ko veic gaisa pārvadātājs, kurš nosaka savu maršrutu (2008. gada 10. jūlija spriedums lietā C-173/07 *Emirates Airlines*, Krājums, I-5237. lpp., 40. punkts). Tādējādi maršruts ir lidojuma galvenais elements, jo lidojums tiek veikts saskaņā ar pārvadātāja iepriekš noteiktu plānojumu.
- 31 Turklāt no Regulas Nr. 261/2004 6. panta izriet, ka Kopienų likumdevējs ir ieviesis jēdzienu “lidojuma kavēšanās”, kas ir paredzēts tikai saistībā ar paredzēto izlidošanas laiku un kas tādējādi paredz, ka pēc izlidošanas laika citi lidojuma elementi nedrīkst tikt mainīti.
- 32 Tādējādi lidojums ir “kavēts” Regulas Nr. 261/2004 6. panta izpratnē, ja tas tiek veikts saskaņā ar sākotnējo plānojumu un tā reālais izlidošanas laiks ir kavēts salīdzinājumā ar paredzēto izlidošanas laiku.
- 33 Otrkārt, ir jānorāda, ka saskaņā ar Regulas Nr. 261/2004 2. panta l) punktu un atšķirībā no lidojuma kavēšanās atcelšana ir sekas apstāklim, ka sākotnēji paredzētais lidojums nav ticis veikts. No tā izriet, ka šajā ziņā atceltie un kavētie lidojumi ir divas atšķirīgas lidojumu kategorijas. Līdz ar to no šīs regulas nav secināms, ka kavēts lidojums var tikt uzskatīts par “atceltu lidojumu” tikai tādēļ, ka kavējums ir ilgs, kā arī pat tad, ja kavējums ir ļoti ilgs.

- 34 Līdz ar to kavēts lidojums neatkarīgi no kavējuma ilguma, pat ja tas ir ļoti ilgs, nav uzskatāms par atceltu, ja tas tiek veikts saskaņā ar iepriekš noteiktu plānojumu.
- 35 Šādos apstākļos, kad pasažieri tiek pārvadāti ar lidojumu, kura izlidošanas laiks ir nokavēts salīdzinājumā ar iepriekš noteikto izlidošanas laiku, lidojums var tikt uzskatīts par “atceltu” tikai tad, ja gaisa pārvadātājs nodrošina pasažieru pārvadājumu ar citu lidojumu, kura sākotnējais plānojums atšķiras no iepriekš paredzētā lidojuma plānojuma.
- 36 Tādējādi principā var konstatēt, ka lidojums ir ticis atcelts, ja iepriekš paredzētais un kavētais lidojums tiek pārcelts uz citu lidojumu, t.i., kad sākotnējais lidojuma plānojums tiek atcelts un tā pasažieri pievienojas kādam plānotam lidojumam neatkarīgi no tā lidojuma, uz kuru minētie pasažieri ir veikuši rezervāciju.
- 37 Turpretim principā nevar konstatēt lidojuma kavēšanos vai atcelšanu, balstoties uz apzīmējumu “kavējas” vai “atcelts”, kas ir norādīta uz lidostas ziņojumu dēļa vai ko sniedz gaisa pārvadātāja personāls. Tāpat principā nav izšķirošs apstāklis, ka pasažieri saņem atpakaļ savu bagāžu vai saņem jaunas iekāpšanas kartes. Šie apstākļi nav saistīti ar paša lidojuma objektīviem elementiem. Tie var rasties sakarā ar kļūdām kvalifikācijā vai apstākļiem attiecīgajā lidostā, vai tie var izrietēt no gaidīšanas laika un vajadzības attiecīgajiem pasažieriem pavadīt nakti viesnīcā.
- 38 Principā nav noteicošs tas, vai pasažieru grupas, kura ir sākotnēji veikusi rezervāciju, sastāvs ir kopumā identisks vēlāk pārvadātajai pasažieru grupai. Ja kavējums salīdzinājumā ar sākotnēji paredzēto izlidošanas laiku ieilgst, pasažieru, kuri veido pirmo no minētajām grupām, skaits var samazināties tādēļ, ka dažiem pasažieriem tiek piedāvāta nogādāšana galamērķī ar citu lidojumu un citi pasažieri personisku iemeslu

dēļ atsakās lidot ar kavēto lidojumu. No otras puses, ja atbrīvojas vietas uz sākotnēji paredzēto lidojumu, nekas neliedz pārvadātājam pirms lidmašīnas pacelšanās gaisā uzņemt papildu pasažierus.

- 39 Ņemot vērā iepriekš minēto, uz jautājumu pirmo daļu ir jāatbild, ka Regulas Nr. 261/2004 2. panta 1) punkts, 5. un 6. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka kavēts lidojums, neatkarīgi no kavējuma ilguma un pat ja tas ir ļoti ilgs, nav uzskatāms par atceltu, ja tas tiek veikts saskaņā ar gaisa pārvadātāja iepriekš noteiktu plānojumu.

Par prejudiciālo jautājumu otro daļu attiecībā uz tiesībām uz kompensāciju kavējuma gadījumā

- 40 Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punktā ir noteikts, ka, ja lidojums tiek atcelts, tad attiecīgajiem pasažieriem ir tiesības saskaņā ar šīs regulas 7. pantu no apkalpojošā gaisa pārvadātāja saņemt kompensāciju.
- 41 Savukārt no Regulas Nr. 261/2004 redakcijas skaidri neizriet, ka kavēto lidojumu pasažieriem būtu šādas tiesības. Tomēr, kā Tiesa to ir norādījusi savā judikatūrā, interpretējot Kopienas tiesību normu, jāņem vērā ne tikai tās formulējums, bet arī tās konteksts un tiesiskā regulējuma, kura sastāvdaļa tā ir, mērķi (skat. it īpaši 2000. gada 19. septembra spriedumu lietā C-156/98 Vācija/Komisija, *Recueil*, I-6857. lpp., 50. punkts, un 2006. gada 7. decembra spriedumu lietā C-306/05 SGAE, Krājums, I-11519. lpp., 34. punkts).

- 42 Šajā sakarā Kopienų akta rezolutīvā daļa nav nodalāma no tā motīvu daļas un vajadzības gadījumā jāinterpretē, ņemot vērā motīvus, kas izraisījuši tā pieņemšanu (2004. gada 29. aprīļa spriedums lietā C-298/00 P Itālija/Komisija, *Recueil*, I-4087. lpp., 97. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 43 Ir jānorāda, ka, kaut arī iespēja atsaukties uz “ārkārtējiem apstākļiem”, kas ļauj gaisa pārvadātājiem tikt atbrīvotiem no Regulas Nr. 261/2004 7. pantā paredzētās kompensācijas izmaksas, ir paredzēta tikai šīs regulas 5. panta 3. punktā, kas attiecas uz lidojuma atcelšanu, tomēr minētās regulas piecpadsmitajā apsvērumā ir teikts, ka šis pamatojums var tikt izmantots arī, kad gaisa satiksmes pārvaldības lēmums izraisa “ilgu kavēšanos [vai] kavēšanos līdz nākamajai dienai”. Tā kā ilgas kavēšanās jēdziens ir minēts ārkārtēju apstākļu kontekstā, ir jāuzskata, ka likumdevējs šo jēdzienu ir saistījis arī ar tiesībām uz kompensāciju.
- 44 To netieši apstiprina Regulas Nr. 261/2004 mērķis, jo no šīs regulas pirmā līdz ceturrtā apsvēruma un it īpaši otrā no šiem apsvērumiem izriet, ka minētā regula ir vērsta uz to, lai nodrošinātu augsta līmeņa pasažieru aizsardzību neatkarīgi no tā, vai tiem ir atteikta iekāpšana vai lidojums ir atcelts vai kavēts, jo visiem šiem pasažieriem ir radītas līdzīgi nopietnas problēmas un sarežģījumi.
- 45 Tas tā ir *a fortiori*, jo normas, kas piešķir tiesības gaisa pasažieriem, tostarp normas par kompensācijas piešķiršanu, ir jāinterpretē plaši (šajā sakarā skat. 2008. gada 22. decembra spriedumu lietā C-549/07 *Wallentin-Hermann*, Krājums, I-11061. lpp., 17. punkts).
- 46 Šādos apstākļos nevar uzreiz prezumēt, ka kavēto lidojumu pasažieriem nav tiesību uz kompensāciju un ka tie, atzīstot šādas tiesības, nav pielīdzināmi atcelto lidojumu pasažieriem.

- 47 Turklāt ir jānorāda, ka saskaņā ar vispārējo interpretācijas principu Kopienu akts, cik vien tas iespējams, ir jāinterpretē tādā veidā, lai netiktu apdraudēta tā spēkā esamība (2001. gada 4. oktobra spriedums lietā C-403/99 Itālija/Komisija, I-6883. lpp., 37. punkts). Tāpat, ja Kopienu tiesību normai ir iespējami vairāki interpretācijas veidi, priekšroka ir jādod tam interpretācijas veidam, kas nodrošina tās lietderīgo iedarbību (skat. it īpaši 1988. gada 22. septembra spriedumu lietā 187/87 *Land de Sarre* u.c., *Recueil*, 5013. lpp., 19. punkts, un 2000. gada 24. februāra spriedumu lietā C-434/97 Komisija/Francija, *Recueil*, I-1129. lpp., 21. punkts).
- 48 Šajā sakarā katrs Kopienu akts ir jāinterpretē saskaņā ar visām primārajām tiesībām, tostarp saskaņā ar vienlīdzīgās attieksmes principu, kurš nosaka, ka līdzīgās situācijās nedrīkst piemērot atšķirīgus noteikumus un atšķirīgās situācijās nedrīkst piemērot vienādus noteikumus, ja vien tāda pieeja nav objektīvi pamatota (2004. gada 14. decembra spriedums lietā C-210/03 *Swedish Match*, Krājums, I-11893. lpp., 70. punkts, kā arī 2006. gada 10. janvāra spriedums lietā C-344/04 *IATA* un *ELFAA*, Krājums, I-403. lpp., 95. punkts).
- 49 Ievērojot Regulas Nr. 261/2004 mērķi pastiprināt gaisa pasažieru aizsardzību, atļūdzinot kaitējumu, kas tiek radīts attiecīgajām personām gaisa pārvadājuma laikā, šajā regulā aplūkotās situācijas ir jāsalīdzina, ievērojot dažādu sarežģījumu un pasažieru ciestā kaitējuma veidu un smagumu (šajā sakarā skat. iepriekš minēto spriedumu lietā *IATA* un *ELFAA*, 82., 85., 97. un 98. punkts).
- 50 Šajā gadījumā ir jāsalīdzina kavēto lidojumu pasažieru un atcelto lidojumu pasažieru stāvoklis.
- 51 Šajā sakarā ir jāatgādina, ka Regula Nr. 261/2004 ir vērsta uz to, lai standartizētā un tūlītējā veidā atļūdzinātu kaitējumu, paredzot dažādas darbības, kurām ir piemērojams regulējums attiecībā uz iekāpšanas atteikumu, lidojuma atcelšanu vai ilgu kavēšanos (šajā sakarā skat. iepriekš minēto spriedumu lietā *IATA* un *ELFAA*, 43. punkts).

- 52 Regulas Nr. 261/2004 mērķis, paredzot šādas darbības, ir cita starpā atlīdzināt kaitējumu, ko pasažieriem rada zaudētais laiks, kuru, ņemot vērā tā neatgriezenisko raksturu, var atlīdzināt tikai, izmaksājot kompensāciju.
- 53 Šajā sakarā ir jākonstatē, ka minēto kaitējumu cieš gan atcelto, gan kavēto lidojumu pasažieri, ja pirms galamērķa sasniegšanas to pārvadājuma laiks ir ilgāks nekā tas, ko sākotnēji bija paredzējis gaisa pārvadātājs.
- 54 Līdz ar to ir jākonstatē, ka pasažieri, kuru lidojums ir atcelts, un pasažieri, kuru lidojums ir kavēts, cieš līdzīgu kaitējumu, proti, laika zudumu, un tādējādi tie atrodas līdzīgās situācijās attiecībā uz Regulas Nr. 261/2004 7. pantā paredzēto tiesību uz kompensāciju piemērošanu.
- 55 Precīzāk, kavēto lidojumu pasažieru situācija nekādā veidā neatšķiras no atcelto lidojumu pasažieru situācijas, kuri tiek nogādāti galamērķī saskaņā ar Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta iii) daļu un kuri *in extremis* var tikt informēti par lidojuma atcelšanu tikai brīdī, kad tie ierodas lidostā (skat. 2009. gada 9. jūlija spriedumu lietā C-204/08 *Rehder*, Krājums, I-6073. lpp., 19. punkts).
- 56 Faktiski, pirmkārt, abas pasažieru kategorijas principā tiek informētas sarežģījumu, kas apgrūtina to gaisa pārvadājumu, brīdī. Otrkārt, pat ja tās tiek nogādātas galamērķī, tās to sasniedz pēc sākotnēji paredzētā laika un līdz ar to cieš līdzīgu laika zudumu.

- 57 Līdz ar to pasažieriem, kuri tiek nogādāti galamērķī saskaņā ar Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta iii) daļu ir piešķiramas šīs regulas 7. pantā paredzētās tiesības uz kompensāciju, kad pārvadātājs tos nenogādā galamērķī ar lidojumu, kas izlido ne ātrāk kā vienu stundu pirms iepriekš paredzētā izlidošanas laika un sasniedz galamērķi mazāk nekā divas stundas pēc paredzētā ielidošanas laika. Tādējādi šiem pasažieriem rodas tiesības uz kompensāciju, kad tie cieš laika zudumu, kas ir lielāks vai vienāds ar trīs stundām salīdzinājumā ar ilgumu, kuru sākotnēji bija paredzējis pārvadātājs.
- 58 Savukārt, ja kavēto lidojumu pasažieri nesaņemt tiesības uz kompensāciju, attieksme pret tiem būtu nelabvēlīgāka, kaut arī tie pārvadājuma laikā ciestu līdzīgu trīs vai vairāk stundu laika zudumu.
- 59 Neviens objektīvs apsvērums nevarētu pamatot šādu atšķirīgo attieksmi.
- 60 Tā kā kaitējums gaisa pasažieriem lidojuma atcelšanas vai ilga kavējuma gadījumā ir līdzīgs, attieksme pret kavēto un atcelto lidojumu pasažieriem nevar būt atšķirīga, pretējā gadījumā tiktu pārkāpts vienlīdzīgas attieksmes princips. Tas tā ir *a fortiori* attiecībā uz Regulas Nr. 261/2004 mērķi palielināt visu gaisa pasažieru aizsardzību.
- 61 Šādos apstākļos ir jākonstatē, ka kavēto lidojumu pasažieri var atsaukties uz Regulas Nr. 261/2004 7. pantā paredzētajām tiesībām uz kompensāciju, kad tie šo lidojumu dēļ cieš trīs vai vairāk stundu laika zudumu, proti, tie sasniedz galamērķi pēc trīs vai vairāk stundām pēc gaisa pārvadātāja sākotnēji paredzētā laika.

- 62 Turklāt šāds risinājums atbilst Regulas Nr. 261/2004 piecpadsmitajam apsvērumam. Kā tika teikts šī sprieduma 43. punktā, ir jāuzskata, ka ar šo apsvērumu likumdevējs tiesības uz kompensāciju ir saistījis arī “ilga kavējuma” jēdzienu. Ir jānorāda, ka šis jēdziens atbilst kavējumam, kuram likumdevējs paredz noteiktas juridiskas sekas. Tā kā šīs regulas 6. pants jau pieļāva šādas juridiskās sekas attiecībā uz lidojumiem, kas ir kavēti par vairāk nekā divām stundām, minētās regulas piecpadsmitais apsvēruma attiecas uz vairāk nekā trīs stundu kavējumu.
- 63 Ir jāprecizē, ka saskaņā ar Regulas Nr. 261/2004 7. panta 1. punktu pasažieriem maksājamā kompensācija var tikt samazināta par 50 %, ja šīs regulas 7. panta 2. punktā paredzētie nosacījumi ir izpildīti. Kaut arī šī norma attiecas tikai uz gadījumu, kad pasažieris tiek nogādāts galamērķī, ir jākonstatē, ka kompensācijas summa ir atkarīga tikai no pasažieru ciestā kavējuma, līdz ar ko nekas neliedz *mutatis mutandis* piemērot šo normu kompensācijām, kuras ir izmaksājamas kavēto lidojumu pasažieriem. No tā izriet, ka kompensācijas summa, kas ir maksājama kavēta lidojuma pasažierim, kurš sasniedz savu galamērķi trīs stundas pēc sākotnēji paredzētā ielidošanas laika, var tikt samazināta par 50 % saskaņā ar Regulas Nr. 261/2004 7. panta 2. punkta c) apakšpunktu, ja lidojums, uz kuru neattiecas 7. panta 2. punkta a) un b) apakšpunkts, nav kavēts ilgāk par četrām stundām.
- 64 Šī sprieduma 61. punktā minēto secinājumu neatspēko apstākļi, ka Regulas Nr. 261/2004 6. pants kavēto lidojumu pasažieriem paredz dažāda veida palīdzību saskaņā ar šīs regulas 8. un 9. pantu.
- 65 Kā to jau ir norādījusi Tiesa, Regula Nr. 261/2004 paredz dažāda veida darbības, lai standartizētā un tūlītējā veidā atlīdzinātu kaitējumu, ko rada neērtības sakarā ar kavējumiem pasažieru gaisa pārvadājumos (šajā sakarā skat. iepriekš minēto spriedumu lietā *IATA un ELFAA*, 43. un 45. punkts).

- 66 Šie pasākumi ir autonomi tādā ziņā, ka tiem ir dažādi mērķi un tie labo dažādus kaitējumus, ko rada minētie kaitējumi.
- 67 Līdz ar to ir jāatgādina, ka, pieņemot Regulu Nr. 261/2004, likumdevējs vēlējās arī līdzsvarot gaisa pasažieru intereses ar gaisa pārvadātāju interesēm. Paredzot noteiktas tiesības šiem pasažieriem, tas vienlaicīgi šīs regulas piecpadsmitajā apsvērumā un 5. panta 3. punktā noteica, ka gaisa pārvadātājiem nav jāmaksā kompensācija [saskaņā ar 7. pantu], ja tie var pierādīt, ka lidojuma atcelšanu vai ilgu kavējumu ir izraisījuši ārkārtēji apstākļi, no kuriem nevarētu izvairīties pat tad, ja tiktu veikti visi iespējamie pasākumi, proti, apstākļi, pār kuriem gaisa pārvadātājam nav faktiskas kontroles.
- 68 Turklāt ir jānorāda, ka no Regulas Nr. 261/2004 izrietošie pienākumi neietekmē gaisa pārvadātāju tiesības lūgt atlīdzinājumu no visām personām, kuras ir radījušas kavējumu, tostarp trešām personām, kā tas ir noteikts šīs regulas 13. pantā. Šāds atlīdzinājums līdz ar to varētu samazināt vai pat pilnībā segt šo pārvadātāju izmaksas, kas ir saistītas ar to pienākumiem. Turklāt nešķiet nesaprātīgi, ka tās, izņemot minētās tiesības uz atlīdzinājumu, uzreiz sedz gaisa pārvadātāji, ar kuriem attiecīgie pasažieri ir saistīti ar pārvadājuma līgumu, kas tiem dod tiesības uz lidojumu, ko nedrīkst nedz atcelt, nedz arī aizkavēt (iepriekš minētais spriedums lietā *IATA* un *ELFAA*, 90. punkts).
- 69 Ņemot vērā iepriekš minēto, uz prejudiciālo jautājumu otro daļu ir jāatbild, ka Regulas Nr. 261/2004 5., 6. un 7. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka kavēto lidojumu pasažieri var tikt pielīdzināti atcelto lidojumu pasažieriem, piemērojot tiesības uz kompensāciju, un tie var pieprasīt šīs regulas 7. pantā paredzētās tiesības uz kompensāciju, kad tie kavēta lidojuma dēļ cieš trīs vai vairāk stundu laika zudumu, proti, tie sasniedz galamērķi pēc trīs vai vairāk stundām pēc gaisa pārvadātāja sākotnēji paredzētā laika. Tomēr šāds kavējums nedod pasažieriem tiesības uz kompensāciju, ja gaisa pārvadātājs var pierādīt, ka lidojuma ilgo kavējumu ir izraisījuši ārkārtēji apstākļi, no kuriem nevarētu izvairīties

pat tad, ja tiktu veikti visi iespējamie pasākumi, proti, apstākļi, pār kuriem gaisa pārvadātājam nav faktiskas kontroles.

Par trešo jautājumu lietā C-432/07 attiecībā uz ārkārtējiem apstākļiem, ko rada lidmašīnas tehniska rakstura problēma

70 Tiesa jau ir nospriedusi, ka Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka lidmašīnai radusies tehniska problēma, kas izraisa lidojuma atcelšanu, neietilpst “ārkārtēju apstākļu” jēdzienā šīs normas nozīmē, izņemot gadījumu, ja šīs problēmas cēlonis ir notikumi, kas to rakstura vai izcelsmes dēļ nav raksturīgi attiecīgā gaisa pārvadātāja normālai darbībai un pār kuriem viņam nav faktiskas kontroles (iepriekš minētais spriedums lietā *Wallentin-Hermann*, 34. punkts).

71 Šāds pats secinājums ir piemērojams, lidojuma kavējuma gadījumā atsaucoties uz Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punktu.

72 Līdz ar to uz trešo jautājumu lietā C-432/07 ir jāatbild, ka Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka lidmašīnai radusies tehniska problēma, kas izraisa lidojuma atcelšanu vai kavējumu, neietilpst “ārkārtēju apstākļu” jēdzienā šīs normas nozīmē, izņemot gadījumu, ja šīs problēmas cēlonis ir notikumi, kas to rakstura vai izcelsmes dēļ nav raksturīgi attiecīgā gaisa pārvadātāja normālai darbībai un pār kuriem viņam nav faktiskas kontroles.

Par tiesāšanās izdevumiem

73 Attiecībā uz pamata lietas dalībniekiem šī tiesvedība ir stadija procesā, kuru izskata iesniedzējtiesa, un tā lemj par tiesāšanās izdevumiem. Tiesāšanās izdevumi, kas radušies, iesniedzot apsvērumus Tiesai, un kas nav minēti lietas dalībnieku tiesāšanās izdevumi, nav atlīdzināmi.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (ceturtā palāta) nospriež:

- 1) Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 11. februāra Regulas (EK) Nr. 261/2004, ar ko paredz kopīgus noteikumus par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos un ar ko atceļ Regulu (EEK) Nr. 295/91, 2. panta l) punkts, 5. un 6. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka kavēts lidojums, neatkarīgi no kavējuma ilguma un pat ja tas ir ļoti ilgs, nav uzskatāms par atceltu, ja tas tiek veikts saskaņā ar gaisa pārvadātāja iepriekš noteiktu plānojumu;

- 2) Regulas Nr. 261/2004 5., 6. un 7. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka kavēto lidojumu pasažieri var tikt pielīdzināti atcelto lidojumu pasažieriem, piemērojot tiesības uz kompensāciju, un tie var pieprasīt šīs regulas 7. pantā paredzētās tiesības uz kompensāciju, kad tie kavēta lidojuma dēļ cieš trīs vai vairāk stundu laika zudumu, proti, tie sasniedz galamērķi pēc trīs vai vairāk stundām pēc gaisa pārvadātāja sākotnēji paredzētā laika. Tomēr šāds kavējums nedod pasažieriem tiesības uz kompensāciju, ja gaisa pārvadātājs var pierādīt, ka lidojuma ilgo kavējumu ir izraisījuši ārkārtēji apstākļi, no kuriem nevarētu izvairīties pat tad, ja tiktu veikti visi iespējamie pasākumi, proti, apstākļi, pār kuriem gaisa pārvadātājam nav faktiskas kontroles;

- 3) **Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka lidmašīnai radusies tehniska problēma, kas izraisa lidojuma atcelšanu vai kavējumu, neietilpst “ārkārtēju apstākļu” jēdzienā šīs normas nozīmē, izņemot gadījumu, ja šīs problēmas cēlonis ir notikumi, kas to rakstura vai izcelsmes dēļ nav raksturīgi attiecīgā gaisa pārvadātāja normālai darbībai un pār kuriem viņam nav faktiskas kontroles.**

[Paraksti]