ĢENERĀLADVOKĀTA ĪVA BOTA [*YVES BOT*] SECINĀJUMI,
sniegti 2012. gada 15. maijā[1]

Apvienotās lietas C-581/10 un C-629/10

Emeka Nelson ,
Bill Chinazo Nelson ,
Brian Cheimezie Nelson (C-581/10)
pret
Deutsche Lufthansa AG
(*Amtsgericht Köln* (Vācija) lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu)
un
TUI Travel plc ,
British Airways plc ,
easyJet Airline Co. Ltd ,
International Air Transport Association ,
The Queen (C-629/10)
pret
Civil Aviation Authority

(High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) (Apvienotā Karaliste) lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu)

Transportēšana — Kopīgi noteikumi par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos — Tiesības uz kompensāciju gadījumā, ja lidojums kavējas — Šo tiesību atbilstība Monreālas konvencijai

1. Šīs lietas ir saistītas ar Regulas (EK) Nr. 261/2004[2] 5., 6. un 7. panta interpretāciju un spēkā esamību.

2. Ar jautājumiem, kurus tās uzdod Tiesai, *Amtsgericht Köln* [Ķelnes Pirmās instances tiesa] (Vācija) un *High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court)* (Apvienotā Karaliste) būtībā vēlas uzzināt, vai Tiesa apstiprina interpretāciju, kuru tā šīm tiesību normām ir sniegusi savā 2009. gada 19. novembra spriedumā apvienotajās lietās *Sturgeon* u.c.[3], saskaņā ar kuru kavēto lidojumu pasažieri var tikt pielīdzināti atceltu lidojumu pasažieriem tiesību uz kompensāciju piemērošanas nolūkā un tādējādi var atsaukties uz Regulas Nr. 261/2004 7. pantā paredzētajām tiesībām uz kompensāciju, ja tiem kavēta lidojuma dēļ rodas trīs vai vairāk stundu laika zudums, proti, tie sasniedz galamērķi trīs vai vairāk stundas vēlāk par gaisa pārvadātāja sākotnēji paredzēto laiku[4].

1 — Oriģinālvaloda – franču.

2 — 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 (OV 46, 1. lpp.).

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

4 — 69. punkts.

3. Ar šiem secinājumiem es ierosinu Tiesai apstiprināt šo interpretāciju un nospriest, ka šīs regulas 5., 6. un 7. pants atbilst Konvencijai par dažu starptautiskā gaisa transporta noteikumu unifikāciju, kura Monreālā parakstīta 1999. gada 9. decembrī[5], samērīguma principam, kā arī tiesiskās drošības principam.

I – Atbilstošās tiesību normas

A – *Starptautiskais tiesiskais regulējums*

4. Monreālas konvencija Eiropas Kopienu vārdā tika apstiprināta ar Lēmumu 2001/539/EK[6] un Eiropas Savienībā stājās spēkā 2004. gada 28. jūnijā.

5. Monreālas Konvencijas 19. pantā ir paredzēts, ka gaisa pārvadātājs ir atbildīgs par zaudējumiem, kas radušies pasažieru, bagāžas vai kravas gaisa pārvadājuma kavēšanās dēļ. Tomēr šis pārvadātājs nav atbildīgs par zaudējumiem, kas radušies kavēšanās dēļ, ja viņš pierāda, ka viņš, viņa darbinieki un aģenti veikuši visus pamatoti nepieciešamos pasākumus, lai izvairītos no zaudējumiem, vai arī viņam vai viņiem nebija iespējams veikt šādus pasākumus.

6. Monreālas konvencijas 29. pantā ir noteikts:

"Saistībā ar pasažieru, bagāžas un kravas pārvadāšanu jebkuru prasību par zaudējumu atlīdzību, lai kā tā būtu pamatota – ar šo konvenciju, ar līgumu, ar tiesību aktiem par kaitējuma atlīdzību vai kā citādi, – var iesniegt tikai saskaņā ar nosacījumiem un atbildības ierobežojumiem, kuri noteikti šajā konvencijā, neskarot jautājumu par to, kas ir personas, kurām ir tiesības iesniegt prasību un kādas ir viņu attiecīgās tiesības. Jebkurā šādā prasībā zaudējumi, kas pēc būtības ir soda nauda vai naudas sods, vai citi zaudējumi, kas nav faktiskā kaitējuma kompensācija, ir neatgūstami."

B – *Savienības tiesiskais regulējums*

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

8. Šīs regulas preambulas 14. apsvērumā ir paredzēts, ka apkalpojošo gaisa pārvadātāju saistības ir jāierobežo vai jāatceļ ārkārtēju apstākļu gadījumos, no kuriem nevarētu izvairīties pat tad, ja veiktu visus iespējamos pasākumus. Šādi apstākļi var rasties jo īpaši politiskas nestabilitātes, meteoroloģisko apstākļu, kas nav piemēroti attiecīgā lidojuma veikšanai, drošības riska, negaidītu lidojuma drošības trūkumu un streiku dēļ, kas ietekmē apkalpojošā gaisa pārvadātāja darbību.

9. Saskaņā ar minētās regulas preambulas 15. apsvērumu par ārkārtējiem apstākļiem uzskata apstākļus, kuros gaisa satiksmes pārvaldības lēmums attiecībā uz konkrētu gaisa kuģi konkrētā 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 iespējamos pasākumus, lai izvairītos no šādas lidojumu kavēšanās vai atcelšanas.

5 — Turpmāk tekstā – "Monreālas konvencija".

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

10. Regulas Nr. 261/2004 5. pantā ir noteikts šādi:

"1. Ja atceļ lidojumu, attiecīgajiem pasažieriem:

[..]

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

c) ir tiesības saskaņā ar 7. pantu no apkalpojošā gaisa pārvadātāja saņemt kompensāciju [..].

3. Apkalpojošajam gaisa pārvadātājam nav jāmaksā kompensācija saskaņā ar 7. pantu, ja tas var pierādīt, ka lidojuma atcelšanu ir izraisījuši ārkārtēji apstākļi, no kuriem nevarētu izvairīties pat tad, ja tiktu veikti visi iespējamie pasākumi.

[..]."

11. Šīs regulas 6. pantā ir noteikts:

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

a) divas stundas vai ilgāk attiecībā uz 1 500 kilometru vai mazāka attāluma lidojumiem vai

b) trīs stundas vai ilgāk attiecībā uz lidojumiem Kopienas iekšienē vairāk nekā 1 500 kilometru attālumā un visiem citiem lidojumiem 1 500 līdz 3 500 kilometru attālumā, vai arī

c) četras stundas vai ilgāk attiecībā uz visiem lidojumiem, uz ko neattiecas a) vai b) apakšpunkts,

apkalpojošajam gaisa pārvadātājam ir jāsniedz pasažieriem:

i) 9. panta 1. punkta a) apakšpunktā un 2. punktā minētais atbalsts un

ii) ja paredzams, ka izlidošanas laiks ir vismaz nākamajā dienā pēc iepriekš paredzētā izlidošanas laika, 9. panta 1. punkta b) un c) apakšpunktā minētais atbalsts, un

iii) ja lidojums kavējas vismaz piecas stundas, 8. panta 1. punkta a) apakšpunktā minētais atbalsts.

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

12. Regulas Nr. 261/2004 7. panta ar nosaukumu "Tiesības saņemt kompensāciju" 1. punktā ir paredzēta vienreizēja kompensācija, kas tiek noteikta atkarībā no atkarīgā lidojuma ilguma. Tādējādi saskaņā ar šo tiesību normu pasažieri saņem kompensāciju EUR 250 apmērā par visiem lidojumiem 1 500 kilometru vai mazākā attālumā, EUR 400 par visiem lidojumiem Kopienas iekšienē vairāk nekā 1 500 kilometru attālumā un par visiem citiem lidojumiem 1 500 līdz 3500 kilometru attālumā, un EUR 600 par visiem lidojumiem, uz ko neattiecas iepriekš minētās kategorijas.

II – Pamatlietu fakti

A – *Lieta C - 581/10*

13. *E. Nelson* saviem abiem dēliem un sev pašam rezervēja biļetes lidojumam LH 565 Lagosa–Frankfurte pie Mainas 2008. gada 27. martā plkst. 22.50. 2008. gada 28. martā aptuveni plkst. 2.00 šis lidojums tika atcelts tehniska defekta dēļ lidaparāta deguna riteņa kontroles ierīcē. *E. Nelson* un viņa abi dēli tika izmitināti viesnīcā. 2008. gada 28. martā plkst. 16.00 viņi no viesnīcas tika aizgādāti uz lidostu, jo lidmašīna bija aizstāta ar lidaparātu, kurš tika piegādāts no Frankfurtes pie Mainas (Vācija). Lidojums Lagosa–Frankfurte pie Mainas visbeidzot tika uzsākts 2008. gada 29. martā plkst. 1.00. Iesniedzējtiesa precizē, ka šim lidojumam bija tāds pats lidojuma numurs, proti, LH 565, kā arī, galvenokārt, tajā piedalījās tie paši pasažieri, kuri bija rezervējuši biļetes lidojumam 2008. gada 27. martā. Lidmašīna Frankfurtē pie Mainas nosēdās 2008. gada 19. martā plkst. 7.10, proti, vairāk nekā 24 stundas vēlāk par sākotnēji paredzēto laiku.

14. *E. Nelson* uzskata, ka šī kavēšanās viņam un viņa abiem dēliem rada tiesības saņemt Regulas Nr. 261/2004 7. panta 1. punktā paredzēto kompensāciju. Tādēļ viņš iesniedza prasību *Amtsgericht Köln*, lūdzot piespriest aviosabiedrībai *Deutsche Lufthansa AG* katram no prasītājiem izmaksāt summu EUR 600 apmērā, pamatojoties uz šīs regulas 5. panta 1. punkta c) apakšpunktu, kā arī minētās regulas 7. panta 1. punktu.

15. *Deutsche Lufthansa AG* uzskata, ka, ņemot vērā, ka lidojums notika, to nevar kvalificēt kā "atceltu" Regulas Nr. 261/2004 izpratnē. Tādēļ šajā gadījumā runa esot par kavētu lidojumu, par kuru šajā regulā kompensācija neesot paredzēta.

16. Nolēmuma dēļ, kura pieņemšana tika gaidīta iepriekš minētajās apvienotajās lietās *Sturgeon* u.c., iesniedzējtiesa apturēja tiesvedību. Tā tika atsākta pēc šī sprieduma pasludināšanas. Tomēr iesniedzējtiesai joprojām ir šaubas par Regulas Nr. 261/2004 7. panta, kuru Tiesa interpretēja minētajā spriedumā, atbilstību Monreālas konvencijai. Tādēļ tā nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai prejudiciālus jautājumus.

B – *Lieta C - 629/10*

17. Pamatlieta ir tiesvedība starp *TUI Travel plc* (turpmāk tekstā – "*TUI Travel*"), *British Airways plc*, *easyJet Airline Co. Ltd*, kā arī *International Air Transport Association* (Starptautiskā Gaisa transporta asociācija; turpmāk tekstā – "*IATA*") un *Civil Aviation Authority* (Civilās aviācijas pārvalde, turpmāk tekstā – "CAP").

18. *TUI Travel* pieder septiņas aviosabiedrības, kuras ir izvietotas vairākās dalībvalstīs. Šīs sabiedrības galvenokārt darbojas čarterreisos *TUI Travel* vārdā, kura pamatdarbība ir ceļojumu un tūrisma maršrutu organizēšana. *IATA* ir starptautiska tirdzniecības organizācija, kura apvieno vairāk nekā 230 aviosabiedrības, kas kopumā veic 93 % no starptautiskajiem regulārajiem aviopārvadājumiem.

19. Pamatlieta ir balstīta uz iesniegumu, kuru prasītāji iesniedza CAP, lūdzot apstiprināt, ka tā neinterpretē Regulu Nr. 261/2004 tādējādi, ka ar to tiek noteikts pienākums aviosabiedrībām izmaksāt kompensācijas pasažieriem kavēšanās gadījumā. CAP atteicās apstiprināt šādu interpretāciju un norādīja, ka tai ir saistošs iepriekš minētais spriedums apvienotajās lietās *Sturgeon* u.c. Tādējādi prasītāji vērsās *High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court)*. Šī tiesa nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai vairākus prejudiciālus jautājumus.

20. Ar Tiesas priekšsēdētāja 2011. gada 30. novembra rīkojumu lietas C-581/10 un C-629/10 tika apvienotas mutvārdu procesā un galīgā sprieduma taisīšanai.

III – Prejudiciālie jautājumi

A – *Lieta C - 581/10*

21. *Amtsgericht Köln* Tiesai uzdod šādus prejudiciālus jautājumus:

"1) Vai Regulas Nr. 261/2004 7. pantā minētās tiesības saņemt kompensāciju ir uzskatāmas par tiesībām uz zaudējuma atlīdzību, kas nav faktiskā kaitējuma kompensācija, [Monreālas konvencijas] 29. panta otrā teikuma izpratnē?

2) Kāda saikne atbilstoši [iepriekš minētajam spriedumam apvienotajās lietās *Sturgeon* u.c.] ir starp tiesībām saņemt kompensāciju, kuras ir balstītas uz Regulas Nr. 261/2004 7. pantu, ja pasažieri savu galamērķi sasniedz trīs stundas vai vēlāk pēc sākotnēji plānotā ierašanās laika, un Monreālas konvencijas 19. pantā paredzētajām tiesībām uz zaudējumu atlīdzību par kavējumu, ievērojot to, ka saskaņā ar šīs pašas konvencijas 29. panta otro teikumu zaudējumi, kuru pamatā nav faktiskais kaitējums, ir neatlīdzināmi?

3) Cik saderīgs ir iepriekš minētā sprieduma apvienotajās lietās *Sturgeon* u.c pamatā esošais interpretācijas kritērijs, saskaņā ar kuru tiesības saņemt kompensāciju atbilstoši Regulas Nr. 261/2004 7. pantam ir attiecinātas arī uz gadījumiem, kad lidmašīna kavējas, ar interpretācijas kritēriju, ko Tiesa šai pašai regulai piemēroja savā 2006. gada 10. janvāra spriedumā lietā C-344/04 *IATA* un *ELFAA* (Krājums, I-403. lpp.)?"

B – *Lieta C - 629/10*

22. *High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court)* uzdod Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:

"1) Vai Regulas [..] Nr. 261/2004 5.–7. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka tie paredz [šīs regulas] 7. pantā noteiktās kompensācijas izmaksu pasažieriem lidojuma kavēšanās gadījumā [minētās regulas] 6. panta izpratnē, un ja tā, tad kādos apstākļos?

2) Ja atbilde uz pirmo jautājumu ir noliedzoša, vai Regulas [..] Nr. 261/2004 5.–7. pants ir pilnībā vai daļēji spēkā neesošs, jo tie pārkāpj vienlīdzīgas attieksmes principu?

3) Ja atbilde uz pirmo jautājumu ir apstiprinoša, vai Regulas [..] Nr. 261/2004 5.–7. pants ir pilnībā vai daļēji spēkā neesošs, jo tie ir: a) pretrunā Monreālas konvencijai, b) pārkāpj samērīguma principu un/vai c) pārkāpj tiesiskās drošības principu?

4) Ja atbilde uz pirmo jautājumu ir apstiprinoša un uz trešo jautājumu – noliedzoša, kādi un vai vispār uz Tiesas spriedumu šajā prejudiciālā nolēmuma lietā attiecināmi ierobežojumi saistībā ar tā darbību laikā?

5) Ja atbilde uz pirmo jautājumu ir noliedzoša, kāda un vai vispār nozīme šajā lietā ir [iepriekš minētajam] spriedumam apvienotajās lietās [..] *Sturgeon* u.c. laika posmā no tā pasludināšanas datuma 2009. gada 19. novembrī līdz Tiesas sprieduma pasludināšanai šajā lietā?"

IV – Mana analīze

A – *Ievada apsvērumi*

23. Tā kā vairāki no *Amtsgericht Köln* un *High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court)* uzdotajiem jautājumiem ir savstarpēji saistīti, es ierosinu Tiesai tos aplūkot šādā veidā.

24. Vispirms *Amtsgericht Köln*, uzdodot savu trešo jautājumu, kā arī *High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court)*, uzdodot savu pirmo jautājumu, būtībā lūdz Tiesai apstiprināt interpretāciju, kuru tā ir sniegusi Regulas Nr. 261/2004 5., 6. un 7. pantam iepriekš minētajā spriedumā apvienotajās lietās *Sturgeon* u.c.

25. Tad, uzdodot savu otro jautājumu, *High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court)* vaicā, vai gadījumā, ja Tiesa pārskatītu savu judikatūru iepriekš minētajā spriedumā apvienotajās lietās *Sturgeon* u.c., šīs regulas 5., 6. un 7. pants nav spēkā, jo tie pārkāpj vienlīdzīgas attieksmes principu.

26. Tālāk *Amtsgericht Köln* uzdotais pirmais un otrais jautājums, kā arī *High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court)* uzdotais trešais jautājums būtībā attiecas uz minētas regulas 5., 6. un 7. panta atbilstību Monreālas konvencijai, ciktāl kavēta lidojuma pasažieri var pieprasīt Regulas Nr. 261/2004 7. pantā paredzēto kompensāciju, kā arī atbilstību samērīguma principam un tiesiskās drošības principam.

27. Uzdodot savu ceturto jautājumu, *High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court)* būtībā vēlas arī uzzināt, vai spriedumam, kuru Tiesa pieņems šajās lietās, ir jābūt ierobežotai iedarbībai laikā gadījumā, ja Tiesa nolemtu, ka šīs regulas 5., 6. un 7. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka gaisa pārvadātājam ir jāizmaksā kompensācija pasažierim, kura lidojums kavējas.

28. Visbeidzot, ja Tiesa uzskatītu, ka šīs tiesību normas ir jāinterpretē tādējādi, ka gaisa pārvadātājam nav jāizmaksā kompensācija pasažierim, kura lidojums kavējas, *High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court)*, uzdodot piekto jautājumu, vaicā, kāda ietekme ir iepriekš minētajam spriedumam apvienotajās lietās *Sturgeon* u.c. laikā no tā pasludināšanas datuma 2009. gada 19. novembrī līdz sprieduma pasludināšanai šajās lietās.

B – *Par prejudiciālajiem jautājumiem*

1) Par avioreisa pasažiera tiesībām saņemt kompensāciju lidojuma kavēšanās gadījumā

29. Tiesai jau ir nācies šaubīties par to, vai gaisa pārvadātājam atbilstoši Regulas Nr. 261/2004 5., 6. un 7. pantam ir pienākums izmaksāt kompensāciju pasažieriem, kuru lidojums kavējas. Savā iepriekš minētajā spriedumā apvienotajās lietās *Sturgeon* u.c. Tiesa nosprieda, ka šie panti ir jāinterpretē tādējādi, ka kavēto lidojumu pasažieri var tikt pielīdzināti atcelto lidojumu pasažieriem, piemērojot tiesības uz kompensāciju, un tādējādi tie var pieprasīt šīs regulas 7. pantā paredzētās tiesības uz kompensāciju, ja tie kavēta lidojuma dēļ cieš trīs vai vairāk stundu laika zudumu, proti, tie sasniedz galamērķi trīs vai vairāk stundas vēlāk par gaisa pārvadātāja sākotnēji paredzēto laiku[7].

7 — Šī sprieduma 69. punkts.

30. Tomēr pamatlietas pierāda, ka gaisa pārvadātāji atsakās piemērot minēto spriedumu un izmaksāt kompensāciju pasažieriem, kuri atrodas šādās situācijās. Šie pārvadātāji uzskata, pirmkārt, ka Tiesas sniegtā interpretācija minētās regulas 5., 6. un 7. pantam tās iepriekš minētajā spriedumā apvienotajās lietās *Sturgeon* u.c. ir pretrunā tās pieejai iepriekš minētajā spriedumā lietā *IATA* un *ELFAA*, un, otrkārt, ka Tiesa ir pārsniegusi savas pilnvaras.

31. Šajā pēdējā minētajā spriedumā Tiesai bija jālemj par šo tiesību normu spēkā esamību. Iesniedzējtiesa vaicāja, vai Regulas Nr. 261/2004 5. un 6. pants ir spēkā neesoši, jo tie neatbilst tiesiskās drošības principam.

32. Šajā saistībā Tiesa minētā sprieduma 76. punktā nosprieda, ka, "lai gan Kopienu tiesību akta preambula var precizēt tā saturu [..], uz to nevar atsaukties, lai atkāptos no pašiem attiecīgā akta noteikumiem". Tiesa turpināja, paskaidrojot, ka "ir skaidrs, ka [Regulas Nr. 261/2004 preambulas 14. un 15. apsvēruma] formulējums ļauj saprast, ka vispārīgā veidā apkalpojošais gaisa pārvadātājs ir jāatbrīvo no visiem tā pienākumiem ārkārtēju apstākļu gadījumā, un tas līdz ar to rada zināmu nenoteiktību starp Kopienu likumdevēja pausto nodomu un [šīs] regulas [..] 5. un 6. panta saturu, kas nepiešķir šai atbrīvošanai no atbildības tikpat vispārīgu raksturu. Tomēr šī nenoteiktība nav tik liela, lai sistēma, kas ieviesta ar šiem abiem pantiem, kuriem nav raksturīga nekāda nenoteiktība, būtu neloģiska".

33. Apvienotās Karalistes valdība no šī punkta secina, ka Tiesa uzskata, ka Regulā Nr. 261/2004 nav paredzēts nekāda veida pienākums izmaksāt kompensāciju pasažieriem, kuru lidojums kavējas, un ka tā neuzskata, ka šīs regulas preambulas 15. apsvērumu var izmantot, lai grozītu minētās regulas noteikumu nozīmi [8]. Tādējādi Tiesa savu argumentāciju iepriekš minētajā spriedumā apvienotajās lietās *Sturgeon* u.c. ir kļūdaini balstījusi uz šo apsvērumu, un no tā secinājusi, ka tiesības uz kompensāciju var rasties arī kavējuma gadījumā.

34. Es neuzskatu, ka šādu analīzi var secināt no iepriekš minētā sprieduma lietā *IATA* un *ELFAA* 76. punkta un ka Tiesas sniegtā interpretācija iepriekš minētajā spriedumā apvienotajās lietās *Sturgeon* u.c. būtu pretrunā tās nostājai pirmajā spriedumā.

35. Šis punkts ir jāizskata atbilstoši tā kontekstam. Iepriekš minētajā spriedumā lietā *IATA* un *ELFAA*, kā mēs to redzējām, Tiesai bija jālemj par Regulas Nr. 261/2004 5., 6. un 7. panta spēkā esamību. Prasītāji uzskatīja, ka šīs preambulas 14. un 15. apsvērums nekonsekventi paredz, ka lidojuma atcelšanas vai ilgas kavēšanās gadījumā ārkārtas apstākļi var ierobežot apkalpojošā gaisa pārvadātāja atbildību vai atbrīvot no tās, lai gan šīs regulas 5. un 6. pants, kas reglamentē pienākumus šādā gadījumā, šādu atbrīvošanu no atbildības, izņemot pienākumu atlīdzināt zaudējumus, neparedz [9].

36. Šie prasītāji faktiski bija pārsteigti par to, ka Regulas Nr. 261/2004 tekstā nav ietverts atbrīvojums no pienākuma sniegt atbalstu un rūpēties par pasažieriem gadījumā, ja lidojums kavējas ārkārtēju apstākļu dēļ. Viņi uzskatīja, ka šīs regulas preambulas 14. un 15. apsvērums nozīmē, ka gaisa pārvadātājs ir jāatbrīvo no jebkādiem pienākumiem ārkārtēju apstākļu gadījumā ne tikai tad, ja lidojums ir atcelts, bet arī, ja tas kavējas. Tādējādi tie uzskatīja, ka šie apsvērumi, lasot tos kopā ar minētās regulas 6. pantu saistībā ar lidojuma kavēšanos, rada zināmas neskaidrības, kas apdraud tiesiskās drošības principu [10].

8 — Tās apsvērumu lietā C-581/10 35.–38. punkts.

9 — Šī sprieduma 75. punkts.

10 — Tostarp skat. *European Low Fares Airline Association* apsvērumu 31. punktu, kā arī *IATA* apsvērumu 132.–135. punktu iepriekš minētajā lietā *IATA* un *ELFAA*.

37. Pamatojoties uz šādiem apstākļiem, Tiesa iepriekš minētā sprieduma lietā *IATA* un *ELFAA* 76. punktā nosprieda, ka šī nenoteiktība nav tik liela, lai sistēma, kas ieviesta ar Regulas Nr. 261/2004 5. un 6. pantu, kuriem nav raksturīga nekāda nenoteiktība, būtu nekonsekventa. Citiem vārdiem sakot, Tiesa, manuprāt, uzskatīja, ka nekonsekvence, kas var rasties, lasot šīs regulas preambulas 14. un 15. apsvērumu, nekādi neietekmē to, ka no [regulas] teksta skaidri izriet, ka ārkārtēju apstākļu attaisnojumam nav vispārējs raksturs, bet ka tas attiecas tikai uz kompensācijas izmaksas pienākumu.

38. Tādējādi es neuzskatu, ka no šīs analīzes var secināt, ka minētās regulas 5., 6. un 7. panta interpretācija, kuru Tiesa sniegusi savā iepriekš minētajā spriedumā apvienotajās lietās *Sturgeon* u.c., būtu pretrunā tās nostājai iepriekš minētajā spriedumā lietā *IATA* un *ELFAA*.

39. Runājot par pašu principu par kompensācijas izmaksu avioreisa pasažierim, kura lidojums kavējas vismaz trīs stundas, ņemot vērā, ka lietas dalībnieki pamatlietās nav iesnieguši nekādus jaunus apstākļus, kas varētu apstrīdēt interpretāciju, kuru Tiesa šīm tiesību normām sniedza iepriekš minētajā spriedumā apvienotajās lietās *Sturgeon* u.c., es neredzu iemeslu, kādēļ Tiesai šī interpretācija būtu jāpārskata.

40. Šajā spriedumā Tiesa piemēroja Regulas Nr. 261/2004 interpretācijas teleoloģisko metodi[11]. Šīs regulas 5., 6. un 7. punkta interpretācija izriet no tās preambulas 15. apsvēruma, un tās pamatā ir pats šī teksta mērķis, kurš, atgādinu, ir nodrošināt augsta līmeņa pasažieru aizsardzību neatkarīgi no tā, vai tiem ir atteikta iekāpšana vai lidojums ir atcelts vai kavējas, jo visiem šiem pasažieriem ir radītas līdzīgi nopietnas problēmas un sarežģījumi saistībā ar gaisa transportu[12].

41. Tiesa faktiski veica Regulas Nr. 261/2004 preambulas 14. apsvēruma interpretāciju *a contrario*. Tajā ir norādīts, ka "par ārkārtējiem apstākļiem [un tādējādi atbrīvojumu no pienākuma izmaksāt kompensāciju] 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". Tādējādi Tiesa no iepriekš minētā sprieduma apvienotajās lietās *Sturgeon* u.c. 43. punkta secināja, ka ilgas kavēšanās jēdziens arī ir saistīts ar tiesībām uz kompensāciju.

42. Turklāt, kā Tiesa norādīja iepriekš minētā sprieduma apvienotajās lietās *Sturgeon* u.c. 47. punktā, saskaņā ar vispārējo interpretācijas principu Kopienu akts, cik vien tas iespējams, ir jāinterpretē tādā veidā, lai netiktu apdraudēta tā spēkā esamība. Tāpat, ja Savienības tiesību normai ir iespējami vairāki interpretācijas veidi, priekšroka ir jādod tam interpretācijas veidam, kas nodrošina tās lietderīgo iedarbību.

43. Tiesas nostāja šajā spriedumā ir saistīta tieši ar to, lai netiktu apdraudēta Regulas Nr. 261/2004 5., 6. un 7. panta spēkā esamība, izvēloties interpretāciju, kas ļauj saglabāt šo tiesību normu lietderīgo iedarbību. Minētā sprieduma 52. punktā Tiesa norādīja, ka šīs regulas mērķis tostarp ir atlīdzināt kaitējumu, ko attiecīgajiem pasažieriem rada zaudētais laiks, kuru, ņemot vērā tā neatgriezenisko raksturu, var atlīdzināt, tikai izmaksājot kompensāciju. Tiesa secināja, 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 minētās regulas 7. pantā paredzēto tiesību uz kompensāciju piemērošanu[13].

11 — Skat. minētā sprieduma 41. un 42. punktu.

12 — Skat. iepriekš minēto spriedumu apvienotajās lietās *Sturgeon* u.c., 44. punkts.

13 — Turpat, 54. punkts.

44. Tādējādi, ja pret šiem pasažieriem tiktu piemērota citāda attieksme, lai gan viņi atrodas līdzīgās situācijās, tas būtu pretrunā vienlīdzīgas attieksmes principam. Šī iemesla dēļ Tiesa iepriekš minētā sprieduma apvienotajās lietās *Sturgeon* u.c. 61. punktā nosprieda, ka pasažieri, kuru lidojums kavējas, var atsaukties uz Regulas Nr. 261/2004 7. pantā paredzētajām tiesībām uz kompensāciju.

45. Turklāt Tiesa uzskatīja, ka kavēšanās ir jāuzskata par ilgu un tai jārada tiesības saņemt šāda veida kompensāciju, ja pasažieri sasniedz to gala mērķi vismaz trīs stundas pēc gaisa pārvadātāja sākotnēji paredzēta laika. Šāda šīs regulas preambulas 14. apsvērumā paredzētā "ilgas kavēšanās" interpretācija arī tika kritizēta galvenokārt no gaisa pārvadātāju puses, kā arī doktrīnā, kur tika norādīts, ka šāda laikposma noteikšana ir patvaļīga un tai nav pamatojuma minētajā regulā.

46. Es šim viedoklim nepiekrītu. Pirmkārt, ir jāatgādina, ka tiesiskās drošības princips, kurš ir uzskatāms par Savienības tiesību pamatprincipu, tostarp prasa, lai tiesiskais regulējums būtu skaidrs un precīzs, lai attiecīgās personas varētu nepārprotami zināt savas tiesības un pienākumus un attiecīgi rīkoties [14]. Attiecinot to uz avioreisa pasažieru situāciju, kuru lidojums kavējas, un uz gaisa pārvadātājiem, tas nozīmē, ka pirmajiem ir jābūt iespējai uzzināt, sākot no kura brīža viņi var pieprasīt kompensācijas izmaksu, un otrajiem ir jābūt iespējai uzzināt, sākot no kura brīža viņiem ir pienākums izmaksāt šo kompensāciju. Laika ierobežojuma ieviešana ļauj izvairīties no tā, ka valsts tiesas atšķirīgi izvērtē ilgas kavēšanās jēdzienu, un tādējādi tiek radīta tiesiskā nedrošība [15]. Pasažieriem, kuriem ir radies četru stundu laika zudums, var tikt izmaksāta kompensācija atsevišķās dalībvalstīs, bet ne citās valstīs, jo atsevišķas valsts tiesas uzskatītu, ka šī kavēšanās ir ilga kavēšanās Regulas Nr. 261/2004 izpratnē, savukārt citas uzskatītu, ka tas tā nav. Papildu tiesiskajai nedrošībai varētu tikt radīta nevienlīdzība starp avioreisa pasažieriem, kuri tomēr atrastos identiskā situācijā.

47. Otrkārt, lai noteiktu laika zaudējumu, kuru pārsniedzot, kavēta lidojuma pasažieri varētu pieprasīt kompensācijas izmaksu, ir jāatgādina, ka Tiesa pamatojās uz atceltu lidojumu pasažieru situāciju, kuri tiek nogādāti galamērķī saskaņā ar Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta iii) daļu, ņemot vērā, ka viņu situācija ir pielīdzināma to pasažieru situācijai, kuru lidojums kavējas, un abas pasažieru kategorijas principā tiek informētas sarežģījumu, kas apgrūtina to gaisa pārvadājumu, brīdī [16]. Turklāt šīs abas pasažieru kategorijas tiek nogādātās to gala mērķī pēc sākotnēji paredzētā laika un līdz ar to cieš līdzīgu laika zudumu [17]. Tad tiesa norādīja, ka pasažieriem, kuri tiek nogādāti galamērķī saskaņā ar šīs regulas 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta iii) daļu, ir piešķiramas minētās regulas 7. pantā paredzētās tiesības uz kompensāciju, ja 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, ja tiem ir radies laika zudums, kas ir lielāks par vai vienāds ar trim stundām salīdzinājumā ar ilgumu, kuru sākotnēji bija paredzējis pārvadātājs [18].

48. Tādējādi Tiesa secināja, ka kavēto lidojumu pasažieri var atsaukties uz Regulas Nr. 261/2004 7. pantā paredzētajām tiesībām uz kompensāciju, ja tiem šo lidojumu dēļ rodas trīs vai vairāk stundu laika zudums, proti, tie sasniedz galamērķi trīs vai vairāk stundas vēlāk par gaisa pārvadātāja sākotnēji paredzēto laiku [19].

49. Tāpēc, ņemot vērā visus šos apstākļus, es uzskatu, ka šīs regulas 5., 6. un 7. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka kavēto lidojumu pasažieri var atsaukties uz minētās regulas 7. pantā paredzētajām tiesībām uz kompensāciju, ja tiem kavēta lidojuma dēļ rodas trīs vai vairāk stundu laika zudums, proti, ja tie sasniedz galamērķi trīs vai vairāk stundas vēlāk par gaisa pārvadātāja sākotnēji paredzēto laiku.

14 — Skat. iepriekš minēto spriedumu lietā *IATA* un *ELFAA*, 68. punkts un tajā minētā judikatūra.

15 — Šajā ziņā skat. ģenerāladvokātes Šarpstones [*Sharpston*] secinājumu 88.–90. punktu iepriekš minētajās apvienotajās lietās *Sturgeon* u.c.

16 — Iepriekš minētais spriedums apvienotajās lietās *Sturgeon* u.c., 55. un 56. punkts.

17 — Turpat, 56. punkts.

18 — Turpat, 57. punkts.

19 — Turpat, 61. punkts.

50. Tādējādi uz *High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court)* uzdoto otro jautājumu atbilde nav jāsniedz.

2) Par Regulas Nr. 261/2004 5., 6. un 7. panta atbilstību Monreālas konvencijai, samērīguma principam un tiesiskās drošības principam

51. *Amtsgericht Köln* būtībā jautā, kā Regulas Nr. 261/2004 7. pantā paredzētās tiesības uz kompensāciju ir saistītas ar Monreālas konvencijas 19. un 29. pantu, ciktāl šajās pēdējās minētajās tiesību normās netiek paredzēta zaudējumu atlīdzība par gaisa satiksmes pasažieru kavēšanos, kuru pamatā nav faktiskais kaitējums.

52. Turklāt *High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court)* faktiski vaicā, vai gadījumā, ja Tiesa nolemtu, ka kavētu lidojumu pasažieri var pieprasīt šīs regulas 7. pantā paredzēto kompensāciju, šī tiesību norma ir pilnībā vai daļēji spēkā neesoša, jo tā neatbilst Monreālas konvencijai, pārkāpj samērīguma principu un/vai tiesiskās drošības principu.

53. Attiecībā uz minētās regulas 7. pantā paredzēto tiesību uz kompensāciju atbilstību Monreālas konvencijas 19. un 29. pantam ir jāatgādina, ka Tiesa ir nospriedusi, ka visa veida kavēšanās gaisa pārvadājumos vispārēji var radīt divu veidu kaitējumu, proti, pirmkārt, kaitējumu, kas ir gandrīz identisks visiem pasažieriem un kura atlīdzināšana varētu izpausties kā standartizēts un tūlītējs atbalsts vai rūpes par visām attiecīgajām personām, un, otrkārt, individuāls kaitējums, kas ir atkarīgs no to ceļojuma mērķa, kura atlīdzināšanai ir vajadzīgs radīto zaudējumu apjoma novērtējums katrā atsevišķā gadījumā, kas tādējādi var tikt kompensēts tikai *a posteriori* un individuālā kārtā [20].

54. Monreālas konvencijas mērķis ir regulēt šī otrā kaitējuma veida kompensācijas nosacījumus [21]. Tā kā Regulas Nr. 261/2004 6. pantā noteiktais atbalsts un pasažieru aprūpe lidojuma ilgas kavēšanās gadījumā ir šādi standartizēti un tūlītēji kaitējumu atlīdzinoši pasākumi, tie neietilpst pasākumos, kuru izpildes nosacījumus šī konvencija nosaka [22].

55. Tāpat kā atbalsts un aprūpe, šīs regulas 7. pantā paredzētā kompensācija ir standartizēts un tūlītējs pasākums, kura mērķis ir atlīdzināt kaitējumu, ko gaisa satiksmes pasažieriem, kuru lidojums kavējas, rada neatgriezenisks laika zaudējums [23]. To apstiprina ierobežotais raksturs šai kompensācijai, kuras apmērs ir atkarīgs nevis no individuālā kaitējuma, bet gan no veiktā vai veicamā lidojuma attāluma, kā arī tās vispārējais raksturs, jo tā ir vienādi piemērojama visiem pasažieriem, kuri izpilda nosacījumus tās saņemšanai.

56. Tādējādi es uzskatu, ka Regulas Nr. 261/2004 7. pants atbilst Monreālas konvencijas 19. un 29. pantam.

57. Attiecībā uz samērīguma principu Tiesai jau bija iespēja lemt par šīs regulas 7. panta atbilstību šādam principam [24]. Tiesa šajā saistībā nosprieda, ka minētās regulas 5. un 6. pantā paredzētie pasākumi [25] paši par sevi ir tādi, kas nekavējoties novērš noteiktu kaitējumu, kurš nodarīts gaisa satiksmes pasažieriem lidojuma atcelšanas vai ilgas kavēšanās gadījumā, un tādējādi augstā līmenī ļauj nodrošināt attiecīgo personu aizsardzību, ko bija paredzēts panākt ar Regulu Nr. 261/2004 [26].

20 — Iepriekš minētais spriedums lietā *IATA* un *ELFAA*, 43. punkts. Skat. arī iepriekš minēto spriedumu apvienotajās lietās *Sturgeon* u.c., 51. punkts.

21 — Iepriekš minētais spriedums lietā *IATA* un *ELFAA*, 44. punkts.

22 — Turpat, 46. punkts.

23 — Šajā ziņā skat. iepriekš minēto spriedumu lietā *Sturgeon* u.c., 52. punkts.

24 — Skat. iepriekš minēto spriedumu lietā *IATA* un *ELFAA*, 81. punkts.

25 — Šie pasākumi ir Regulas Nr. 261/2004 8. un 9. pantā paredzētais atbalsts un aprūpe, kā arī šīs regulas 7. pantā paredzētā kompensācija.

26 — Iepriekš minētais spriedums lietā *IATA* un *ELFAA*, 84. punkts.

58. Turklāt Tiesa norādīja, ka nav strīda par to, ka dažādo Savienības likumdevēja ieviesto pasākumu saturs mainās atkarībā no pasažieriem nodarītā kaitējuma nozīmības, ko novērtē, vai nu ņemot vērā kavēšanās ilgumu un nākamā lidojuma gaidīšanas laiku, vai termiņu, kādā attiecīgās personas tikušas informētas par lidojuma atcelšanu. Kritēriji, kas tādējādi ir pieņemti, lai noteiktu pasažieru tiesības uz šiem pasākumiem, līdz ar to nekādi nešķiet neatbilstoši samērīguma prasībai [27].

59. Atsevišķi lietas dalībnieki pamatlietās turklāt izvirza argumentu, saskaņā ar kuru kompensācijas izmaksāšana pasažieriem, kuru lidojums kavējas, nozīmētu patvaļīgas un pārlieku smagas finanšu nastas uzlikšanu gaisa pārvadātājiem. Šāda kompensācijas izmaksa nebūtu samērīga attiecībā pret Regulas Nr. 261/2004 mērķi.

60. Šajā saistībā atbilstoši skaitļiem, kurus Eiropas Komisijai darījusi zināmus Eiropas Aeronavigācijas drošības organizācija (*Eurocontrol*), mazāk nekā 1,2 % lidojumu atbilst šīs regulas noteikumiem par kavētiem lidojumiem. Turklāt mazāk nekā 0,5 % no kavētajiem lidojumiem tiek kavēti trīs stundas vai ilgāk neatkarīgi no tā, vai kavēšanās ir notikusi ārkārtēju apstākļu dēļ vai nē. To lidojumu, kuru kavēšanās rada tiesības saņemt minētās regulas 7. pantā paredzēto kompensāciju, proporcija ir mazāka nekā 0,15 % [28].

61. Tādējādi šķiet, ka tādu kavējumu, kas ilgst vairāk par trīs stundām un kas rada tiesības saņemt šādu kompensāciju, biežums ir ierobežots. Tādējādi man nešķiet, ka kompensācija, kas jāizmaksā kavēšanās dēļ, kas bijusi ilgāka par trīs stundām, būtu nesamērīga attiecībā pret Regulas Nr. 261/2004 mērķi, kurš, atgādinu, ir nodrošināt augsta līmeņa pasažieru aizsardzību.

62. Turklāt, kā Tiesa norādīja savā iepriekš minētajā spriedumā apvienotajās lietās *Sturgeon* u.c., gaisa pārvadātājiem nav jāmaksā kompensācija, 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 [29]. Turklāt no Regulas Nr. 261/2004 izrietošie pienākumi neietekmē šo pārvadātāju tiesības lūgt atlīdzinājumu no visām personām, kuras ir radījušas kavējumu, tostarp trešajām personām, kā to nosaka šīs regulas 13. pants [30]. Visbeidzot Tiesa arī nosprieda, ka kompensācijas summa, kas ir maksājama kavēta lidojuma pasažierim, kurš sasniedz savu galamērķi trīs stundas vai vēlāk pēc sākotnēji paredzētā ielidošanas laika, var tikt samazināta par 50 % saskaņā ar minētās regulas 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 [31]. Tādējādi gaisa pārvadātāja finanšu nasta gadījumā, ja lidojums kavējas ilgāk par trīs stundām, var tikt pielīdzināta nullei vai arī tā būtiski samazinās.

63. Tādējādi, ņemot vērā iepriekš minēto, es uzskatu, ka Regulas Nr. 261/2004 7. pants atbilst samērīguma principam.

64. Visbeidzot, iesniedzējtiesa lietā C-629/10 būtībā vaicā, vai Tiesas sniegta interpretācija šai tiesību normai iepriekš minētajā spriedumā apvienotajās lietās *Sturgeon* u.c. atbilst tiesiskās drošības principam.

65. Prasītāji pamatlietā C-629/10 uzskata, ka šī interpretācija pārkāpjot tiesiskās drošības principu, jo esot pretrunā skaidrajam un nepārprotamajam Regulas Nr. 261/2004 formulējumam, Savienības likumdevēja gribai un iepriekš minētajam spriedumam lietā *IATA* un *ELFAA*.

27 — Turpat, 85. punkts.

28 — Skat. Komisijas dienestu darba dokumentu, pievienots Komisijas 2011. gada 11. aprīļa paziņojumam Eiropas Parlamentam un Padomei par 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, piemērošanu (SEC(2011) 428, galīgā redakcija). Šis dokuments ir pieejams angļu valodā.

29 — Skat. šī sprieduma 67. punktu.

30 — Minētā sprieduma 68. punkts.

31 — Iepriekš minētais spriedums apvienotajās lietās *Sturgeon* u.c., 63. punkts.

66. Šo secinājumu 31.–48. punktā izklāstīto iemeslu dēļ es uzskatu, ka minētā interpretācija nav pretrunā tiesiskās drošības principam.

67. Ņemot vērā iepriekš minētos apstākļus, es uzskatu, kas Regulas Nr. 261/2004 5., 6. un 7. pants atbilst Monreālas konvencijai, samērīguma principam, kā arī tiesiskās drošības principam.

3) Par pasludinātā sprieduma iedarbību laikā

68. Prasītāji pamatlietā C-629/10 lūdz Tiesu ierobežot pasludinātā sprieduma iedarbību laikā gadījumā, ja tiktu atbildēts apstiprinoši un noliedzoši uz *High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court)* uzdoto attiecīgi pirmo un trešo jautājumu šajā lietā. Prasītāji uzskata, ka uz Regulas Nr. 261/2004 5., 6. un 7. pantu nevar atsaukties, lai pamatotu pasažieru prasības izmaksāt kompensācijas par lidojumiem, kuri tika kavēti pirms pasludinātā sprieduma datuma šajās lietās, izņemot tos pasažierus, kuri šajā datumā jau būs uzsākuši tiesvedību saistībā ar šādas kompensācijas izmaksu.

69. Šajā saistībā ir jāatgādina, ka Tiesas sniegtā Savienības tiesību normas interpretācija, pamatojoties uz LESD 267. pantā noteikto kompetenci, izskaidro un precizē šīs tiesību normas jēgu un darbības mērogu, kādā kopš tās spēkā stāšanās brīža tā ir vai bija jāsaprot un jāpiemēro. No tā izriet, ka šādi interpretēto tiesību normu var piemērot un tā ir jāpiemēro arī attiecībā uz tiesiskajām attiecībām, kas radās pirms nolēmuma, ar kuru tiek lemts par lūgumu sniegt interpretāciju, pieņemšanas, ja turklāt ir izpildīti priekšnosacījumi attiecībā uz strīda par minētās tiesību normas piemērošanu piekritību kompetentajai tiesai [32].

70. Izņēmuma gadījumos, ņemot vērā būtiskos sarežģījumus, ko spriedums var radīt attiecībā uz pagātni, Tiesa var ierobežot iespēju ieinteresētajām personām atsaukties uz šo interpretāciju, ko Tiesa, kurai uzdots prejudiciālais jautājums, sniedz attiecībā uz kādu Savienības tiesību normu [33].

71. Turklāt Tiesa norādīja, ka patiešām ir nepieciešams viens brīdis, lai noteiktu pieprasītās interpretācijas, ko kādai Savienības tiesību normai sniedz Tiesa, iedarbību laikā. Šajā ziņā princips, ka ierobežojums ir pieļaujams tikai spriedumā, kurā ir lemts par pieprasīto interpretāciju, nodrošina šo tiesību vienlīdzīgu attieksmi pret dalībvalstīm un citām personām un īsteno no tiesiskās drošības principa izrietošās prasības [34].

72. Šajās lietās interpretējamās Savienības tiesību normas ir Regulas Nr. 261/2004 5., 6. un 7. pants. Tiesai būtībā tiek vaicāts, vai šīs tiesību normas ir jāinterpretē tādējādi, ka gaisa pārvadātājam ir jāmaksā kompensācija pasažieriem, kuru lidojums kavējas. Tiesai jau bija iespēja lemt par šo jautājumu iepriekš minētajā spriedumā apvienotajās lietās *Sturgeon* u.c. [35], un šo prejudiciālo jautājumu mērķis faktiski ir tikai uzzināt, vai Tiesa apstiprina interpretāciju, kuru tā minētajām tiesību normām ir sniegusi minētajā spriedumā.

73. Tomēr ir jākonstatē, ka Tiesa minētajā spriedumā nav ierobežojusi tā iedarbību laikā.

74. Tādējādi es uzskatu, ka nav nepieciešams ierobežot pasludinātā sprieduma šajās lietās iedarbību laikā.

32 — Tostarp skat. 2007. gada 6. marta spriedumu lietā C-292/04 *Meilicke* u.c. (Krājums, I-1835. lpp., 34. punkts un tajā minētā judikatūra).

33 — Tostarp skat. 2010. gada 29. jūlija spriedumu lietā C-577/08 *Brouwer* (Krājums, I-7489. lpp., 33. punkts). Skat. arī iepriekš minēto spriedumu lietā *Meilicke* u.c., 35. punkts.

34 — Iepriekš minētais spriedums lietā *Meilicke* u.c., 37. punkts.

35 — Skat. šī sprieduma 69. punktu.

75. Tā kā es ierosinu Tiesai atbildēt apstiprinoši uz *High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court)* uzdoto pirmo jautājumu lietā C-629/10, nav nepieciešams atbildēt uz šīs tiesas uzdoto piekto jautājumu.

V – Secinājumi

76. Ņemot vērā visus iepriekš minētos apsvērumus, ierosinu Tiesai uz *Amtsgericht Köln* un *High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court)* uzdotajiem prejudiciālajiem jautājumiem atbildēt šādi:

Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 11. februāra Regulas (EK) Nr. 261/2004, ar ko paredz kopīgus noteikumus par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos un ar ko atceļ Regulu (EEK) Nr. 295/91, 5., 6. un 7. pants ir jāinterpretē šādi:

— kavēto lidojumu pasažieri var atsaukties uz Regulas Nr. 261/2004 7. pantā paredzētajām tiesībām uz kompensāciju, ja tiem kavēta lidojuma dēļ rodas trīs vai vairāk stundu laika zudums, proti, tie sasniedz galamērķi trīs vai vairāk stundas vēlāk par gaisa pārvadātāja sākotnēji paredzēto laiku;

— tie atbilst Konvencijai par dažu starptautiskā gaisa transporta noteikumu unifikāciju, kura Monreālā parakstīta 1999. gada 9. decembrī, samērīguma principam, kā arī tiesiskās drošības principam.