TIESAS SPRIEDUMS (trešā palāta)

2011. gada 13. oktobrī*

Lieta C-83/10

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko *Juzgado de lo Mercantil nº 1 de Pontevedra* (Spānija) iesniedza ar lēmumu, kas pieņemts 2010. gada 1. februārī un kas Tiesā reģistrēts 2010. gada 11. februārī, tiesvedībā

***Aurora Sousa Rodríguez*,**

***Yago López Sousa*,**

***Rodrigo Manuel Puga Lueiro*,**

***Luis Ángel Rodríguez González*,**

***María del Mar Pato Barreiro*,**

* Tiesvedības valoda — spāņu.

Manuel López Alonso,

Yaiza Pato Rodríguez

pret

Air France SA.

TIESA (trešā palāta)

šādā sastāvā: palātas priekšsēdētājs K. Lēnartss [*K. Lenaerts*], tiesneši J. Malenovskis [*J. Malenovský*] (referents), R. Silva de Lapuerta [*R. Silva de Lapuerta*], E. Juhāss [*E. Juhász*] un D. Švābi [*D. Šváby*],

ģenerāladvokāte E. Šarpstone [*E. Sharpston*],
sekretārs A. Kalots Eskobars [*A. Calot Escobar*],

ņemot vērā rakstveida procesu,

ņemot vērā apsvērumus, ko sniedza:

— A. Sousas Rodrigesas [*Sousa Rodrígues*], J. Lopesa Sousas [*López Sousa*], R. M. Pugas Lueiro [*Puga Lueiro*], L. A. Rodrigesa Gonsalesa [*Rodríguez González*], M. del M. Pato Barreiro [*Pato Barreiro*], M. Lopesa Alonso [*López Alonso*] un J. Pato Rodrigesas [*Pato Rodríguez*] vārdā — H. Portela Leiross [*J. Portela Leiros*], *Procurador de los Tribunales*, kam palīdz H. Gonsaless Peress [*J. González Pérez*], *abogado*,

— Francijas valdības vārdā — Ž. de Bergess [*G. de Bergues*] un M. Perro [*M. Perrot*], pārstāvji,

— Itālijas valdības vārdā — Dž. Palmjēri [*G. Palmieri*], pārstāve, kurai palīdz M. Ruso [*M. Russo*], *avvocato dello Stato*,

— Polijas valdības vārdā — M. Špunars [*M. Szpunar*], pārstāvis,

— Apvienotās Karalistes valdības vārdā — S. Hetavejs [*S. Hathaway*], pārstāvis, kam palīdz D. Bērds [*D. Beard*], *barrister*,

— Eiropas Komisijas vārdā — L. Losano Palasiosa [*L. Lozano Palacios*] un K. Simonsons [*K. Simonsson*], pārstāvji,

noklausījusies ģenerāladvokātes secinājumus 2011. gada 28. jūnija tiesas sēdē,

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

1 Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir par to, kā interpretēt 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) punktu un 12. pantu.

2 Šis lūgums tika iesniegts saistībā ar tiesvedību starp septiņiem pasažieriem un *Air France SA* (turpmāk tekstā — "*Air France*") par tāda kaitējuma atlīdzību, kas, kā viņi uzskata, tiem radies būtiskas kavēšanās dēļ un saistībā ar neērtībām, ko izraisīja šīs aviokompānijas lidmašīnas tehniskās problēmas lidojuma no Parīzes (Francija) uz Vigo (Spānija) laikā.

Atbilstošās tiesību normas

Starptautiskās tiesības

3 Eiropas Kopiena piedalījās Starptautiskajā diplomātiskajā konferencē par gaisa satiksmes tiesībām, kura notika Monreālā no 1999. gada 10. līdz 28. maijam un kurā 1999. gada 28. maijā tika pieņemta Konvencija par dažu starptautisko gaisa pārvadājumu noteikumu unifikāciju (turpmāk tekstā — "Monreālas konvencija"), un minēto konvenciju parakstīja 1999. gada 10. decembrī.

4 2001. gada 5. aprīlī Eiropas Savienības Padome pieņēma Lēmumu 2001/539/EK par to, kā Eiropas Kopiena noslēdz Konvenciju par dažu starptautisko gaisa pārvadājumu noteikumu unifikāciju (Monreālas Konvenciju) (OV L 194, 38. lpp.). Attiecībā uz Eiropas Savienību šī konvencija stājās spēkā 2004. gada 28. jūnijā.

5 Monreālas konvencijas 19. pantā, kas saucas "Aizkavēšanās" un kas ietverts tās III nodaļā ar nosaukumu "Pārvadātāja atbildība un zaudējumu kompensācijas apjoms", ir paredzēts:

"Pārvadātājs ir atbildīgs par zaudējumiem, kas radušies pasažieru, bagāžas vai kravas gaisa pārvadājuma aizkavēšanās dēļ. Tomēr pārvadātājs nav atbildīgs par zaudējumiem, kas radušies dēļ aizkavēšanās, 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 Šīs konvencijas 22. panta, kas saucas "Atbildības limiti attiecībā uz aizkavēšanos, bagāžu un kravu" un kas ietverts minētajā III nodaļā, 1. punktā ir paredzēts:

"Gadījumā, ja zaudējumus izraisījusi aizkavēšanās, kā norādīts 19. pantā, personu pārvadājumos [ja zaudējumus pasažieriem izraisījusi aizkavēšanās, kā norādīts 19. pantā], tad pārvadātāja atbildība pret katru pasažieri ir ierobežota līdz 4 150 SDR."

7 Monreālas konvencijas 29. pantā ar nosaukumu "Prasību pamats" ir paredzēts:

"Pasažieru, bagāžas un kravas pārvadājumos visu veidu prasības kompensēt zaudējumus, lai arī kā tās tiktu pamatotas — vai nu saskaņā ar šo Konvenciju, vai ar līgumu, vai ar civiltiesību pārkāpumu, vai citādi —, var tikt celtas tikai saskaņā ar tiem noteikumiem un tādiem atbildības limitiem, kādi noteikti šajā Konvencijā [..]."

Savienības tiesības

Regula (EK) Nr. 2027/97

8 Padomes 1997. gada 9. oktobra Regulas (EK) Nr. 2027/97 par gaisa pārvadātāju atbildību, veicot pasažieru un viņu bagāžas gaisa pārvadājumus (OV L 285, 1. lpp.), kas grozīta ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 13. maija Regulu (EK) Nr. 889/2002 (OV L 140, 2. lpp.; turpmāk tekstā — "Regula Nr. 2027/97"), 1. pantā ir noteikts:

"Šī regula īsteno attiecīgos [Monreālas konvencijas noteikumus] [..]."

9 Regulas Nr. 2027/97 3. panta 1. punktā ir paredzēts:

"Kopienas gaisa pārvadātāju atbildību par pasažieriem un viņu bagāžu reglamentē visi Monreālas konvencijas noteikumi, kas attiecas uz šo atbildību."

Regula Nr. 261/2004

10 Regulas Nr. 261/2004 preambulas 10. un 17. apsvērumā ir paredzēts:

"(10) Pasažieriem, kam pret to gribu ir atteikta iekāpšana, ir jābūt iespējai vai nu atcelt savu lidojumu, saņemot biļešu cenas atmaksu, vai to turpināt apmierinošos apstākļos, un par šiem pasažieriem, kamēr viņi gaida vēlāku lidojumu, ir attiecīgi jārūpējas.

[..]

(17) Par pasažieriem, kuru lidojumi uz noteiktu laiku aizkavējas, ir atbilstoši jārūpējas, un viņiem ir jābūt iespējai atcelt lidojumu, saņemot biļešu cenas atmaksu, vai turpināt ceļojumu apmierinošos apstākļos."

11 Šīs regulas 1. panta ar nosaukumu "Priekšmets" 1. punktā ir paredzēts:

"Šī regula saskaņā ar tajā precizētajiem nosacījumiem paredz pasažieru tiesību minimumu gadījumos, kad:

a) pasažieriem pret to gribu atsaka iekāpšanu gaisa kuģī;

b) lidojums ir atcelts;

c) lidojums kavējas."

12 Minētās regulas 2. panta ar nosaukumu "Definīcijas" l) punktā ir paredzēts:

"Šajā regulā lieto šādas definīcijas:

[..]

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

13 Šīs pašas regulas 5. panta ar nosaukumu "Atcelšana" 1.–3. punktā ir paredzēts:

"1. Ja atceļ lidojumu, attiecīgajiem pasažieriem:

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

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, ja vien:

i) pasažieri nav informēti par atcelšanu vismaz divas nedēļas pirms paredzētā izlidošanas laika vai;

ii) pasažieri nav informēti par atcelšanu laika posmā no divām nedēļām līdz septiņām dienām pirms paredzētā izlidošanas laika un viņiem nav piedāvāta maršruta maiņa, sakarā ar kuru viņi var izlidot ne vairāk kā divas stundas pirms paredzētā izlidošanas laika un sasniegt savu galamērķi mazāk nekā četras stundas pēc iepriekš paredzētā ielidošanas laika, vai arī;

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.

2. Informējot pasažierus par lidojuma atcelšanu, sniedz paskaidrojumu par iespējamo alternatīvo transportu.

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."

14 Regulas Nr. 261/2004 6. panta ar nosaukumu "Kavēšanās" 1. punktā ir paredzēts:

"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."

15 Šīs regulas 7. panta ar nosaukumu "Tiesības saņemt kompensāciju" 1. punktā ir paredzēts:

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

a) EUR 250 par visiem lidojumiem 1 500 kilometru vai mazākā attālumā;

[..]."

16 Minētās regulas 8. pantā ar nosaukumu "Tiesības saņemt atlīdzinājumu vai mainīt maršrutu" ir paredzēts:

"1. Ja ir izdarīta atsauce uz šo pantu, pasažieriem dod iespēju izvēlēties:

a) — vai septiņās dienās saskaņā ar 7. panta 3. punktu saņemt biļetes pilnas cenas atlīdzinājumu tās summas apmērā, par kuru tā ir pirkta, attiecībā uz to ceļojuma 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, attiecīgā gadījumā kopā ar;

atpakaļceļa lidojumu uz sākotnējo izlidošanas vietu pēc iespējas agrāk;

b) vai arī mainīt maršrutu, izmantojot pielīdzināmu apstākļu pārvadājumus, līdz to galamērķim pēc iespējas agrāk; vai arī

c) mainīt maršrutu, izmantojot pielīdzināmu apstākļu pārvadājumus, līdz to galamērķim vēlākā dienā atbilstīgi pasažiera vēlmēm, ja ir pieejamas brīvas vietas.

[..]

3. Ja pilsētā vai reģionā ir vairākas lidostas un apkalpojošais gaisa pārvadātājs piedāvā pasažierim lidojumu uz citu lidostu, nevis to, uz kuru pasažieris bija rezervējis biļeti, minētais gaisa pārvadātājs sedz izmaksas, kas rodas, pasažierim pārvietojoties no šīs alternatīvās lidostas uz lidostu, uz kuru bija rezervēta biļete, vai uz citu tuvumā esošu vietu, par ko vienojas ar pasažieri."

17 Regulas Nr. 261/2004 9. panta ar nosaukumu "Tiesības uz aprūpi" 1. un 2. punktā ir paredzēts:

"1. Ja ir izdarīta atsauce uz šo pantu, pasažieriem bez maksas piedāvā:

a) ēdināšanu un atspirdzinājumus samērīgā attiecībā pret gaidīšanas laiku;

b) izmitināšanu viesnīcā:

— ja kādā vietā ir jāuzturas vienu vai vairākas naktis vai

— ja kādā vietā ir jāuzturas ilgāk, nekā pasažieris bija plānojis;

c) transportu no lidostas uz izmitināšanas vietu (viesnīcu vai citu vietu).

2. Turklāt pasažieriem piedāvā bez maksas veikt divus telefona zvanus, nosūtīt divas teleksa vai faksa ziņas vai arī divas elektroniskās vēstules."

18 Šīs regulas 12. panta ar nosaukumu "Turpmāka kompensācija" 1. punktā ir paredzēts:

"Šīs regulas piemērošana neierobežo pasažiera tiesības saņemt turpmāku kompensāciju. Kompensāciju, kas piešķirta saskaņā ar šo regulu, var atskaitīt no šādas kompensācijas."

Pamatlieta un prejudiciālie jautājumi

19 Prasītāji pamatlietā noslēdza gaisa pārvadājumu līgumu ar *Air France* par [viņu] nogādāšanu no Parīzes (Francija) uz Vigo (Spānija) ar minētās aviosabiedrības reisu Nr. 5578. Šo reisu bija paredzēts veikt 2008. gada 25. septembrī, ar izlidošanas laiku plkst. 19.40 no Parīzes *Charles de Gaulle* lidostas.

20 Dažas minūtes pēc lidmašīnas pacelšanās paredzētajā laikā lidmašīnas tehniskas problēmas dēļ pilots nolēma atgriezties tā izlidošanas vietā, Parīzes *Charles de Gaulle* lidostā. Pēc atgriešanās izlidošanas lidostā saskaņā ar pamatlietā iesniegtajiem dokumentiem nekas neliecināja par to, ka lidmašīna būtu atkal pacēlusies un ar nokavēšanos sasniegusi savu galamērķi.

21 Trīs no attiecīgā reisa pasažieriem tika uzaicināti lidot ar reisu nākamajā dienā, 2008. gada 26. septembrī, plkst. 7.05 no Parīzes *Orly* lidostas uz Porto (Portugāle), no kurienes viņi sasniedza Vigo, izmantojot taksometra pakalpojumus. Kādam citam pasažierim tika piedāvāts lidot tajā pašā dienā ar reisu no Parīzes uz Vigo caur Bilbao. Pārējos pasažierus *Air France* izvietoja reisā Parīze-Vigo, tāpat ar izlidošanas laiku 2008. gada 26. septembrī, tajā pašā laikā kā lidojums, kura laikā bija radušies bojājumi (plkst. 19.40). Neviens no iepriekšējā vakara reisa pasažieriem, izņemot vienu, netika izmitināts par *Air France* līdzekļiem un nesaņēma nekāda veida palīdzību no šīs aviosabiedrības.

22 Septiņi no reisa Nr. 5578 pasažieriem, proti, prasītāji pamatlietā, *Juzgado de lo Mercantil No 1 de Pontevedra* (Pontevedras Komerctiesa) cēla prasību pret *Air France* par zaudējumu atlīdzību sakarā ar gaisa transporta līguma neizpildi.

23 Prasītāji pamatlietā pieprasa Regulas Nr. 261/2004 7. pantā paredzēto kompensāciju EUR 250 apmērā katram, kā noteikts šajā tiesību normā. Viens no prasītājiem turklāt pieprasa atlīdzināt izmaksas, kas viņam radušās, veicot braucienu ar taksometru no Porto lidostas uz Vigo. Cits prasītājs lūdz atlīdzināt maltīšu izmaksas Parīzes lidostā un izdevumus, kas radušies par suņa atrašanos aprūpē vienu dienu ilgāk, nekā sākotnēji plānots. Visbeidzot, visi prasītāji lūdz piespriest *Air France* samaksāt viņiem papildu summu kā atlīdzību par viņiem varbūtēji nodarīto morālo kaitējumu.

24 Šajos apstākļos *Juzgado de lo Mercantil No 1 de Pontevedra* nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:

"1) Vai [Regulas Nr. 261/2004] 2. panta l) punktā definētais jēdziens "atcelšana" jāinterpretē tikai un vienīgi kā reisa neizlidošana paredzētajā kārtībā vai arī kā jebkādi apstākļi, kuru dēļ minētais reiss ar rezervāciju, lai arī izlidojis, tomēr nenonāk savā galamērķī, tostarp piespiedu atgriešanās izlidošanas lidostā tehnisku iemeslu dēļ?

2) Vai šīs regulas 12. pantā ietvertais jēdziens "turpmāka kompensācija" ir jāinterpretē tādējādi, ka atcelšanas gadījumā valsts tiesa var piespriest zaudējumu un kaitējuma atlīdzību gaisa pārvadājuma līguma neizpildes dēļ atbilstoši kritērijiem, kas ir noteikti līgumu neizpildi reglamentējošajās valsts tiesību normās un judikatūrā, vai arī, gluži pretēji, šī kompensācija ir attiecināma tikai uz pasažieru veiktajām izmaksām, kuras ir pienācīgi pierādītas un kuras gaisa pārvadātājs nav

pietiekami atlīdzinājis atbilstoši [Regulas Nr. 261/2004] 8. un 9. pantā noteiktajām prasībām, pat ja uz šīm tiesību normām nav izdarīta tieša atsauce, vai arī, visbeidzot, vai šie abi papildu atlīdzības jēdzieni ir savstarpēji saderīgi?"

Par prejudiciālajiem jautājumiem

Par pirmo jautājumu

25 Lai pasažieriem piemērotu kompensāciju, pamatojoties uz Regulas Nr. 261/2004 5. un 7. panta apvienotajiem noteikumiem, iesniedzējtiesa, kurai ir jānoskaidro, vai konkrēto reisu var uzskatīt par "atceltu" šīs regulas 2. panta l) punkta izpratnē, būtībā jautā, vai jēdziens "atcelšana" attiecas tikai uz gadījumu, kad attiecīgā lidmašīna vispār neizlido, vai arī tas attiecas arī uz gadījumu, kad šī lidmašīna, lai arī ir izlidojusi, ir spiesta atgriezties izlidošanas lidostā tehnisku lidaparāta problēmu dēļ.

26 Vispirms ir jāatgādina, ka minētās regulas 2. panta l) punktā "atcelšana" ir definēta kā "tāda lidojuma neveikšana, kurš ir bijis iepriekš plānots un uz kuru ir rezervēta vismaz viena vieta". Tātad, lai varētu formulēt jēdziena "atcelšana" nozīmi, vispirms ir jānosaka jēdziena "lidojums" nozīme šī panta izpratnē.

27 Šai ziņā Tiesa jau ir lēmusi, ka "lidojums" būtībā ir gaisa transporta ietvaros veikta darbība, kas savā veidā ir šī transporta "daļa", kuru veic gaisa pārvadātājs, kas nosaka savu maršrutu (2008. gada 10. jūlija spriedums lietā C-173/07 *Emirates Airlines*,

Krājums, I-5237. lpp., 40. punkts). Turklāt tā ir precizējusi, ka maršruts ir būtiska lidojuma sastāvdaļa, kad lidojums tiek veikts saskaņā ar gaisa pārvadātāja iepriekš noteiktu plānu (2009. gada 19. novembra spriedums apvienotajās lietās C-402/07 un C-432/07 *Sturgeon* u.c., Krājums, I-10923. lpp., 30. punkts).

28 Jēdziens "maršruts" apzīmē ceļu, kuru lidmašīna veic no izlidošanas lidostas uz ielidošanas lidostu noteiktā kārtībā, un no tā izriet, ka, lai varētu uzskatīt, ka lidojums ir noticis, nepietiek tikai ar to, ka lidmašīna ir izlidojusi atbilstoši paredzētajam plānam, bet tai ir jāsasniedz arī minētajā plānā paredzētais galamērķis. 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.

29 Turklāt no Regulas Nr. 261/2004 2. panta l) punktā ietvertās definīcijas nekādi neizriet, ka papildus tam, ka sākotnēji plānotais lidojums nav veikts, lai šo lidojumu varētu uzskatīt par "atceltu" šī panta nozīmē, ir jāpieņem tiešs lēmums par tā atcelšanu.

30 Šajā saistībā Tiesa ir precizējusi, ka konstatēt, ka lidojums ir atcelts, faktiski ir iespējams, ja iepriekš paredzētais un kavētais lidojums tiek pārcelts uz citu lidojumu, t.i., kad sākotnējais lidojuma plānojums tiek atcelts un lidmašīnas pasažieri pievienojas kādam citam plānotam lidojumam neatkarīgi no tā lidojuma, uz kuru minētie pasažieri bija veikuši rezervāciju (iepriekš minētais spriedums apvienotajās lietās *Sturgeon* u.c., 36. punkts).

31 Šādā situācijā nav nepieciešams, lai visi pasažieri, kuri bija rezervējuši vietu sākotnēji plānotajā lidojumā, tiktu pārcelti uz citu lidojumu. Šajā ziņā nozīme ir tikai katra šādi pārceltā pasažiera personīgajai situācijai, t.i., tam, ka attiecībā uz konkrēto pasažieri sākotnējais lidojuma plāns ticis atcelts.

32 Kā Regulas Nr. 261/2004 1. panta 1. punkta b) apakšpunktā, tā tās preambulas 10. un 17. apsvērumā dažādās šīs regulas valodu versijās ir ietverta atsauce par "sava" lidojuma atcelšanu.

33 Turklāt nav šaubu, ka visi prasītāji pamatlietā tika pārcelti uz citiem lidojumiem, kuri bija ieplānoti nākamajā dienā pēc plānotā izlidošanas datuma, tādējādi sniedzot viņiem iespēju nokļūt viņu galamērķī Vigo, bet dažiem no viņiem tika izmantoti saistīti lidojumi. Tādējādi "viņu" sākotnēji plānotais lidojums ir jāuzskata par "atceltu".

34 Visbeidzot, jānorāda, ka iemeslam, kāpēc lidmašīnai bija jāatgriežas izlidošanas lidostā, tādējādi nesasniedzot tās galamērķi, nav būtiskas nozīmes, kvalificējot "atcelšanu" iepriekš minētās, Regulas Nr. 261/2004 2. panta l) punktā ietvertās definīcijas izpratnē. Šis iemesls ir būtisks tikai tam, lai attiecībā uz pasažieriem nodarītā kaitējuma, kas radies viņu lidojuma atcelšanas rezultātā, atlīdzināšanu noteiktu, vai konkrētajā situācijā minēto atcelšanu "ir izraisījuši ārkārtēji apstākļi, no kuriem nevarētu izvairīties pat tad, ja tiktu veikti visi iespējamie pasākumi", Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē, kad nav jāmaksā nekāda kompensācija.

35 Ņemot vērā iepriekšminētos apsvērumus, uz pirmo jautājumu ir jāatbild, ka Regulas Nr. 261/2004 2. panta l) punktā ietvertais jēdziens "atcelšana" pamatlietā izskatāmajā situācijā ir jāinterpretē tādējādi, ka tas neattiecas tikai uz iespējamību, ka attiecīgā lidmašīna vispār neveic izlidošanu, bet attiecas arī uz situāciju, kad šī lidmašīna ir izlidojusi, bet kāda iemesla dēļ ir bijusi spiesta atgriezties izlidošanas lidostā un kad minētās lidmašīnas pasažieri tikuši pārcelti uz citiem lidojumiem.

Par otro jautājumu

36 Ar otro jautājumu iesniedzējtiesa būtībā jautā, vai, pamatojoties uz Regulas Nr. 261/2004 12. pantā paredzēto turpmāko kompensāciju, valsts tiesa atbilstoši valsts tiesību normām var piespriest gaisa pārvadātājam atlīdzināt visa veida kaitējumu, tai skaitā morālo kaitējumu, gaisa pārvadājuma līguma neizpildes dēļ. Tā it īpaši vaicā, vai šī turpmākā kompensācija var attiekties uz izdevumiem, kas pasažieriem radušies tāpēc, ka gaisa pārvadātājs nav pildījis viņam Regulas Nr. 261/2004 8. un 9. pantā paredzēto pienākumu sniegt palīdzību un uzņemties aprūpi.

37 Vispirms ir jāatgādina, ka Regulas Nr. 261/2004 1. pantā ir uzsvērts, ka tajā noteiktās tiesības gaisa pasažieriem gadījumā, ja tiem pret to gribu atsaka iekāpšanu [lidmašīnā], to lidojums ir atcelts vai kavējas, ir minimālās tiesības. Turklāt šīs regulas 12. pantā ar nosaukumu "Turpmāka kompensācija" ir paredzēts, ka šīs regulas piemērošana neierobežo pasažiera tiesības saņemt turpmāku kompensāciju. Šajā pantā ir arī precizēts, ka kompensāciju, kas tiek piešķirta saskaņā ar šo regulu, var atskaitīt no šādas kompensācijas.

38 No šiem noteikumiem izriet, ka kompensācija, kas gaisa pasažieriem piešķirta, pamatojoties uz Regulas Nr. 261/2004 12. pantu, var papildināt minētajā regulā paredzēto pasākumu piemērošanu tādējādi, ka pasažieriem tiek kompensēts kopējais to zaudējumu apmērs, kas tiem radušies tāpēc, ka gaisa pārvadātājs nav pildījis savas līgumsaistības. Šis nosacījums tādējādi valsts tiesai ļauj piespriest gaisa pārvadātājam atlīdzināt zaudējumus, kas pasažieriem radušies gaisa pārvadājumu līguma neizpildes rezultātā, balstoties uz citu juridisko pamatu, nevis Regulu Nr. 261/2004, t.i., tostarp apstākļos, kas ir paredzēti Monreālas konvencijā vai valsts tiesību aktos.

39 Šai ziņā ir jāatgādina, ka Tiesa jau ir lēmusi, ka standartizētie un tūlītējie pasākumi, kas tiek veikti saskaņā ar Regulu Nr. 261/2004, paši par sevi nav šķērslis, lai attiecīgie pasažieri gadījumā, kad šī pati gaisa pārvadātāja līgumsaistību neizpilde tiem turklāt ir radījusi zaudējumus, par kuriem ir tiesības saņemt kompensāciju, varētu arī celt prasības par minēto zaudējumu atlīdzināšanu atbilstoši Monreālas konvencijā paredzētajiem nosacījumiem (šajā ziņā skat. 2006. gada 10. janvāra spriedumu lietā C-344/04 *IATA* un *ELFAA*, Krājums, I-403. lpp., 47. punkts).

40 Īpaši Monreālas konvencijas 19., 22. un 29. pantā, kas ir piemērojami saskaņā ar Regulas Nr. 2027/97 3. panta 1. punktu un attiecas uz kādā dalībvalstī nodibināta gaisa pārvadātāja atbildību, ir paredzēti nosacījumi, ar kādiem pēc tam, kad notikusi lidojuma kavēšanās vai atcelšana, attiecīgie pasažieri var veikt darbības, lai individuālā kārtā saņemtu zaudējumu atlīdzību no pārvadātājiem, kuri ir atbildīgi par šiem zaudējumiem, kas radušies gaisa transporta līguma neizpildes dēļ.

41 Šai ziņā ir jāatgādina, ka Tiesa savā 2010. gada 6. maija spriedumā lietā C-63/09 *Walz* (Krājums, I-4239. lpp., 29. punkts) ir nospriedusi, ka Monreālas konvencijas III nodaļā ietvertie termini "préjudice" [kaitējums] un "dommage" [zaudējums] ir jāsaprot tā, ka tie attiecas gan uz mantiska rakstura zaudējumiem, gan uz morālo kaitējumu. No tā izriet, ka zaudējums, par kuru pienākas kompensācija, piemērojot Regulas Nr. 261/2004 12. pantu, var būt ne tikai mantiska rakstura, bet arī morālais kaitējums.

42 Turpretī attiecībā uz turpmāku kompensāciju, pamatojoties uz Regulas Nr. 261/2004 12. pantu, valsts tiesa nevar piespriest gaisa pārvadātājam atlīdzināt tiem pasažieriem, kuru lidojums kavējies vai ticis atcelts, izdevumus, kas šiem pasažieriem radušies tādēļ, ka šis gaisa pārvadātājs nav pildījis tam saskaņā ar šīs regulas 8. un 9. pantu noteiktos pienākumus attiecībā uz palīdzību (biļetes vērtības atmaksāšana

vai novirzīšana uz galamērķi, ietverot izdevumus par nokļūšanu no ielidošanas lidostas uz sākotnēji paredzēto lidostu) un aprūpi (izdevumi par uzturu, izmitināšanu un saziņu.

43 Gaisa pasažieru prasības, kuras balstītas uz tiesībām, kas tiem piešķirtas ar minēto regulu, tādas kā tās 8. un 9. pantā minētās, nevar uzskatīt par tādām, kas attiecas uz "turpmāku" kompensāciju tādā nozīmē, kādā tā ir definēta šī sprieduma 38. punktā.

44 Tomēr, ja pārvadātājs nepilda pienākumus, kas tam paredzēti Regulas Nr. 261/2004 8. un 9. pantā, gaisa pasažieriem ir tiesības uz kompensāciju, pamatojoties uz minētajos pantos izklāstītajiem nosacījumiem.

45 Visbeidzot, tā kā valsts tiesa ir uzdevusi jautājumu, lai noskaidrotu, vai gaisa pasažieru tiesības, kas ietvertas minētās regulas 8. un 9. pantā, ir atkarīgas no tā, vai gaisa pasažieri atsaucas uz minētajām tiesību normām, ir svarīgi uzsvērt, ka Regulā Nr. 261/2004, kā ģenerāladvokāte jau ir norādījusi savu secinājumu 61. punktā, nav nekā tāda, kas liegtu piešķirt kompensāciju, pamatojoties uz to, ka nav izpildīti minētās regulas 8. un 9. pantā paredzētie pienākumi, lai arī gaisa pasažieri nav atsaukušies uz šīm tiesību normām.

46 Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, uz otro jautājumu ir jāatbild, ka Regulas Nr. 261/2004 12. pantā minētais jēdziens "turpmāka kompensācija" ir jāinterpretē tādējādi, ka tas ļauj valsts tiesai piespriest maksāt kompensāciju apstākļos, kas noteikti Monreālas konvencijā vai valsts tiesību aktos, par zaudējumiem, tai skaitā morālo kaitējumu, kas radušies gaisa transporta līguma neizpildes rezultātā. Savukārt šis

jēdziens "turpmāka kompensācija" nevar būt juridiskais pamats, lai valsts tiesa piespriestu gaisa pārvadātājam atlīdzināt pasažieriem, kuru lidojums kavējies vai ticis atcelts, izdevumus, kas viņiem radušies tādēļ, ka minētais pārvadātājs nav pildījis šīs regulas 8. un 9. pantā paredzētos pienākumus attiecībā uz atbalsta sniegšanu un aprūpi.

Par tiesāšanās izdevumiem

47 Attiecībā uz pamatlietas dalībniekiem šī tiesvedība ir stadija procesā, kuru izskata iesniedzējtiesa, un tā lemj par tiesāšanās izdevumiem. Izdevumi, kas radušies, iesniedzot apsvērumus Tiesai, un kas nav minēto lietas dalībnieku tiesāšanās izdevumi, nav atlīdzināmi.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (trešā 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) punktā ietvertais jēdziens "atcelšana" pamatlietā izskatāmajā situācijā ir jāinterpretē tādējādi, ka tas neattiecas tikai uz iespējamību, ka attiecīgā lidmašīna vispār neveic izlidošanu, bet attiecas arī uz situāciju, kad šī lidmašīna ir izlidojusi, bet kāda iemesla dēļ vēlāk ir bijusi spiesta atgriezties izlidošanas lidostā un kad minētās lidmašīnas pasažieri tikuši pārcelti uz citiem lidojumiem;

2) Regulas Nr. 261/2004 12. pantā minētais jēdziens "turpmāka kompensācija" ir jāinterpretē tādējādi, ka tas ļauj valsts tiesai piespriest maksāt kompensāciju apstākļos, kas noteikti Konvencijā par dažu starptautisko gaisa pārvadājumu noteikumu unifikāciju vai valsts tiesību aktos, par zaudējumiem, tai skaitā morālo kaitējumu, kas radušies gaisa transporta līguma neizpildes rezultātā. Savukārt šis jēdziens "turpmāka kompensācija" nevar būt juridiskais pamats, lai valsts tiesa piespriestu gaisa pārvadātājam atlīdzināt pasažieriem, kuru lidojums kavējies vai ticis atcelts, izdevumus, kas viņiem radušies tādēļ, ka minētais pārvadātājs nav pildījis šīs regulas 8. un 9. pantā paredzētos pienākumus attiecībā uz atbalsta sniegšanu un aprūpi.

[Paraksti]