ĢENERĀLADVOKĀTES ELEANORAS ŠARPSTONES [*ELEANOR SHARPSTON*] SECINĀJUMI,

sniegti 2011. gada 28. jūnijā [1]

1. Šajā lietā *Juzgado de lo Mercantil No 1 de Pontevedra* [Pontebedras Komerctiesa Nr. 1] jautā, vai "atcelšana" Regulas Nr. 261/2004 [2] izpratnē ietver situāciju, kad lidmašīna ir pacēlusies, bet tehnisku iemeslu dēļ ir spiesta atgriezties izlidošanas lidostā. Iesniedzēja arī lūdz sniegt vadlīnijas par Regulas 12. pantā ietvertā jēdziena "turpmāka kompensācija" nozīmi.

Atbilstošās tiesību normas

Monreālas konvencija

2. 1999. gada 9. decembrī Eiropas Kopienas parakstīja un 2001. gada 5. aprīlī apstiprināja Konvenciju par dažu starptautiskā gaisa transporta noteikumu unifikāciju (turpmāk tekstā — "Monreālas konvencija") [3].

3. Monreālas konvencijas preambulas trešajā apsvērumā ir atzīts, ka ir svarīgi nodrošināt patērētāju interešu aizsardzību starptautisko gaisa pārvadājumu jomā un vajadzību pēc taisnīgas kompensācijas, kas noteikta, balstoties uz atlīdzināšanas principu.

4. Monreālas konvencijas 19. pantā ir noteikts:

"Pārvadātājs atbild par zaudējumu, kas radies, aizkavējot pasažieru, bagāžas vai kravas pārvadāšanu ar lidmašīnu. Tomēr pārvadātājs nav atbildīgs par zaudējumiem, kas radušies aizkavēšanās dēļ, ja viņš pierāda, ka viņš, viņa

1 — Oriģinālvaloda — angļu.

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 L 46, 1. lpp.; turpmāk tekstā — "Regula").

3 — 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.). Monreālas konvencija attiecībā uz Eiropas Savienību, Franciju un Spāniju stājās spēkā 2004. gada 28. jūnijā, tagad tā ir spēkā visās dalībvalstīs.

darbinieki un aģenti veikuši visus pamatoti nepieciešamos pasākumus, lai izvairītos no zaudējumiem, vai arī viņam vai viņiem nebija iespējams veikt šādus pasākumus."

5. No Regulas Nr. 2027/97 [4] 3. panta 1. punkta izriet, ka ES gaisa pārvadātāju atbildību par pasažieriem un to bagāžu reglamentē visi Monreālas konvencijas noteikumi, kas attiecas uz šo atbildību.

Regula Nr. 261/2004

6. Regulas preambulā ir iekļauti šādi apsvērumi:

"(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.

[..]

(12) Ir jāmazina arī grūtības un neērtības, kas pasažieriem rodas lidojumu atcelšanas dēļ. Tās var mazināt, liekot gaisa pārvadātājiem par lidojuma atcelšanu pasažierus informēt jau pirms plānotā izlidošanas laika un turklāt piedāvāt pasažieriem piemērotu maršruta maiņu, lai viņi var izmainīt savus plānus. [..]

(13) Pasažieriem, kuru lidojumi ir atcelti, ir jābūt iespējai vai nu saņemt biļešu cenas atmaksu, vai pārplānot ceļojuma maršrutu ar apmierinošiem nosacījumiem, un par šiem pasažieriem ir atbilstoši jārūpējas, kamēr viņi gaida vēlāku lidojumu.

(14) Saskaņā ar Monreālas Konvenciju apkalpojošo gaisa pārvadātāju saistības ir jāierobežo vai jāatceļ ārkārtēju apstākļu gadījumos, no kuriem nevarētu izvairīties

4 — Eiropas Padomes 1997. gada 9. oktobra Regula (EK) Nr. 2027/97 par gaisa pārvadātāju atbildību nelaimes gadījumos (OV L 285, 1. lpp.), kas grozīta ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 13. maija Regulu (EK) Nr. 889/2002, ar ko groza Padomes Regulu (EK) Nr. 2027/97 par gaisa pārvadātāju atbildību nelaimes gadījumos (OV L 140, 2. lpp.).

pat tad, ja veiktu visus iespējamos pasākumus. [..]

[..]"

7. Saskaņā ar Regulas 1. panta 1. punktu tā paredz pasažieru tiesību minimumu gadījumos, kad a) pasažieriem pret to gribu atsaka iekāpšanu gaisa kuģī, b) lidojums ir atcelts vai c) lidojums kavējas. Saskaņā ar 3. panta 1. punkta a) apakšpunktu šo Regulu *inter alia* piemēro pasažieriem, kuri izlido no lidostas kādas dalībvalsts teritorijā.

8. [Regulas] 2. panta l) punktā ir noteikts, ka "atcelšana" ir "tāda lidojuma neveikšana, kurš ir bijis iepriekš plānots" [5].

9. 5. pantam ir nosaukums "Atcelšana". 5. panta 1. punkta a) un b) apakšpunktā ir noteikts, ka pasažieriem, kuru lidojums ir atcelts, apkalpojošais gaisa pārvadātājs piedāvā atbalstu saskaņā ar 8. pantu, 9. panta 1. punkta a) apakšpunktu un 9. panta 2. punktu. Turklāt maršruta maiņas gadījumā, ja plānojamais jaunā reisa izlidošanas laiks ir vismaz dienu pēc atceltā reisa izlidošanas laika, attiecīgajiem pasažieriem ir tiesības uz atbalstu, kas paredzēts 9. panta 1. punkta b) un c) apakšpunktā.

10. Atbilstoši 5. panta 1. punkta c) apakšpunktam pasažieriem, kuru lidojums tiek atcelts, ir arī tiesības no gaisa pārvadātāja saņemt kompensāciju atbilstoši 7. pantam, 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, saskaņā ar kuru viņi var izlidot ne vairāk kā vienu stundu pirms iepriekš paredzētā izlidošanas laika un sasniegt savu galamērķi mazāk nekā divas stundas pēc paredzētā ielidošanas laika."

5 — Definīcijā ir ietverts arī nosacījums "un uz kuru ir rezervēta vismaz viena vieta". Tomēr šis gadījums nav saistīts ar lidojumiem, kas atcelti, pirms ir rezervēta vismaz viena vieta.

11. Regulas] 5. panta 3. punktā ir noteikts: "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."

12. 7. pantam ir nosaukums "Tiesības saņemt kompensāciju" Tā 1. un 2. punktā ir noteikts:

"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;

b) EUR 400 par visiem lidojumiem Kopienas iekšienē vairāk nekā 1 500 kilometru attālumā un par visiem citiem lidojumiem 1 500 līdz 3 500 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 1 500 kilometru vai mazākā attālumā, vai

b) par trim stundām attiecībā uz visiem lidojumiem Kopienas iekšienē vairāk nekā 1 500 kilometru attālumā un visiem citiem lidojumiem 1 500 līdz 3 500 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 %."

13. 8. pantam ir nosaukums "Tiesības saņemt atlīdzinājumu vai mainīt maršrutu". Ja ir izdarīta atsauce uz šo pantu, 8. panta 1. punktā ir paredzēts, ka pasažieriem dod iespēju izvēlēties starp a) saņemt biļetes pilnas cenas atlīdzinājumu par ceļojuma daļu vai visu ceļojumu, attiecīgā gadījumā kopā ar atpakaļceļa lidojumu uz sākotnējo izlidošanas vietu pēc iespējas agrāk, [vai] b) mainīt maršrutu, izmantojot pielīdzināmu apstākļu pārvadājumus, līdz to galamērķim pēc iespējas agrāk, vai arī c) mainīt maršrutu uz vēlāku laiku.

14. 8. panta 3. punktā ir paredzēts, ka tad, ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs piedāvā pasažierim lidojumu uz citu lidostu, nevis to, uz kuru pasažieris bija rezervējis biļeti, minētais gaisa pārvadātājs atlīdzina 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.

15. 9. pantam ir nosaukums "Tiesības uz aprūpi". Ja ir izdarīta atsauce uz šo pantu, 9. panta 1. punktā ir paredzēts, ka pasažieriem (bez maksas, bet atkarībā no apstākļiem attiecībā uz aizkavēšanās ilgumu) piedāvā a) ēdināšanu un atspirdzinājumus, b) izmitināšanu viesnīcā un c) transportu no lidostas uz pasažiera izmitināšanas vietu; turklāt saskaņā ar 9. panta 2. punktu pasažieriem piedāvā bez maksas veikt divus telefona zvanus, nosūtīt divas teleksa vai faksa ziņas vai arī divas elektroniskās vēstules.

16. 12. pantam ir nosaukums "Turpmāka kompensācija". [Regulas] 12. panta 1. punktā ir noteikts: "Šīs regulas piemērošana neierobežo pasažiera tiesības saņemt turpmāku kompensāciju. Kompensāciju, kas piešķirta saskaņā ar šo regulu, var atskaitīt no šādas kompensācijas."

Fakti, tiesvedība un uzdotie jautājumi

17. Prasītājiem Marijai del Mara Pato Bareiro [*María del Mar Pato Barreiro*], Luisam Anhelam Rodrigesam Gonsalesam [*Luis Ángel Rodríguez González*] un viņu meitai Jaizai Pato Rodrigesai [*Yaiza Pato Rodríguez*], kurai bija četri gadi (turpmāk tekstā — "Pato Rodrigesu ģimene"), Manuelam Lopesam Alonso [*Manuel López Alonso*], Aurorai Sousai Rodrigesai [*Aurora Sousa Rodríguez*] un viņu dēlam Jago Lopesam Sousam [*Yago López Sousa*], kuram bija seši gadi (turpmāk tekstā — "Lopesu Sousu ģimene"), kā arī Rodrigo Manuelam Pugam Lueiro [*Rodrigo Manuel Puga Lueiro*] bija rezervētas vietas *Air France* reisā no Parīzes (*Charles de Gaulle* lidostas) uz Vigo (*Peinador* lidostu), kurš bija paredzēts 2008. gada 25. septembrī ar izlidošanas laiku plkst. 19.40.

18. Lidojums tika uzsākts atbilstoši paredzētajam, bet pēc dažām minūtēm pilots nolēma atgriezties *Charles de Gaulle* lidostā kādas lidmašīnas tehniskas problēmas dēļ.

19. Tikai Pugam Lueiro *Air France* personāls piedāvāja atbalstu vai viesnīcu nakšņošanai. Pārējie [prasītāji] nakšņoja citā *Charles de Gaulle* lidostas terminālī, jo terminālis, no kura bija paredzēts viņu reiss, pusnaktī tika slēgts.

20. *Air France* pārplānoja Pato Rodrigesu ģimenes lidojumu, rezervējot viņiem vietas lidojumā uz Porto, kas sākās no Parīzes (*Orly* lidostas) 26. septembrī plkst. 07.05. No Porto viņi ar taksometru, samaksājot EUR 170,

devās uz Vigo pilsētu, kurā atrodas viņu dzīvesvieta.

21. Lopesu Sousu ģimenei pārrezervēja vietas lidojumam Parīze-Vigo ar paredzēto izlidošanas laiku 26. septembrī plkst. 19.40. Šajā laikā viņi nesaņēma nekādu atbalstu.

22. Puga Lueiro lidoja ar 26. septembra rīta reisu no Parīzes uz Vigo ar pārsēšanos Bilbao.

23. Prasītāji kopā iesniedza prasību pret *Air France* iesniedzējtiesā, apgalvojot, ka ir pārkāpti viņu gaisa pārvadājumu līgumi. Visi prasītāji pieprasa Regulas 7. pantā paredzēto kompensāciju EUR 250 apmērā katram.

24. Pato Rodrigesu ģimene turklāt pieprasa EUR 170, lai atlīdzinātu taksometra izmaksas braucienam no Porto lidostas uz Vigo. Lopesu Sousu ģimene lūdz atlīdzināt EUR 20,50 par maltīšu izmaksām lidostā un EUR 23,20 par suņa atrašanos aprūpē vēl vienu dienu. Visbeidzot katrs prasītājs turklāt lūdz morālā kaitējuma atlīdzību EUR 650 apmērā, izņemot Pugu Lueiro, kurš šādu atlīdzību pieprasa EUR 300 apmērā.

25. Savā lūgumā sniegt prejudiciālu nolēmumu valsts tiesa norāda, ka tās izskatīšanā esošā lieta rada jautājumus par Regulas interpretāciju. Tā norāda, ka lietas dalībnieku starpā ir domstarpības jautājumā par jēdziena "atcelšana" piemērojamību, kuras nevar izšķirt ar tiesību normu palīdzību. Tāpēc valsts tiesa uzdeva Tiesai šādus jautājumus:

"a) Vai [Regulas] 2. panta l) punktā definētais jēdziens "atcelšana" ir jāinterpretē tikai un vienīgi kā reisa neizlidošana paredzētajā laikā vai arī tas ir jāinterpretē kā jebkādi apstākļi, kuru dēļ reiss, kurā bija rezervētas vietas, lai arī ir sācies, tomēr nav beidzies galamērķī, tostarp gadījumi, kad lidmašīna ir spiesta atgriezties izlidošanas lidostā tehnisku iemeslu dēļ?

b) Vai [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] 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?"

26. Rakstveida apsvērumus iesniedza prasītāji iesniedzējtiesā, Francijas, Itālijas un Polijas valdības, Apvienotā Karaliste un Komisija. *Air France* neiesniedza apsvērumus laikā, bet pēc tam, kad Tiesa tos bija noraidījusi, *Air France* necentās paust savu viedokli, pieprasot tiesas sēdi. Tā kā neviens cits lietas dalībnieks tiesas sēdi nepieprasīja, tā nenotika.

Izvērtējums

Pirmais jautājums

27. Iesniedzējtiesa vēlas saņemt Regulas 2. panta l) punktā ietvertā jēdziena "atcelšana" skaidrojumu. Tā norāda uz diviem iespējamiem variantiem. Pirmkārt, "atcelšana" varētu nozīmēt "tikai lidmašīnas neizlidošanu paredzētajā laikā". Otrkārt, tā varētu nozīmēt "jebkādus apstākļus, kuru dēļ minētā lidmašīna [..], lai arī izlidojusi, tomēr nav nonākusi galamērķī, tostarp gadījumi, kad lidmašīna ir spiesta atgriezties izlidošanas lidostā tehnisku iemeslu dēļ".

28. Es tomēr atzīmēju, ka pamata tiesvedībā izskatāmais gadījums tiešām ir tāds, kurā konkrētā lidmašīna bija spiesta atgriezties izlidošanas lidostā tehnisku iemeslu dēļ — acīmredzot tikai pēc dažām minūtēm. Tāpēc es piekrītu prasītajiem minētajā tiesvedībā, ka jautājums, uz kuru iesniedzējtiesai nepieciešama atbilde, ir — vai īpašais apstākļu kopums rada atcelšanu Regulas izpratnē. Šo iemeslu dēļ nav nepieciešams un, manuprāt, nebūtu prātīgi Tiesai izskatīt citus iespējamos apstākļus, kuros lidmašīna var atstāt izlidošanas lidostu atbilstoši paredzētajam, bet pabeigt lidojumu citur, nevis plānotajā galamērķī. Jebkurš mēģinājums sniegt visaptverošu atbildi, visticamāk, neietvers viena vai vairāku apsvērumu kopumu izskatīšanu.

29. Turklāt fakti, kas izklāstīti lūgumā sniegt prejudiciālu nolēmumu, nenorāda uz to, ka attiecīgais lidojums tika atsākts kādā brīdī pēc tam, kad lidmašīna atgriezās izlidošanas lidostā. Visi prasītāji galu galā sasniedza savu galamērķi, izmantojot citus lidojumus [6]. Tādējādi nav nepieciešams izskatīt jautājumu par to,

6 — Ir skaidrs, ka nevar uzskatīt, ka lidojums, kura izlidošanas laiks bija plānots un kurš sākās 2008. gada 26. septembrī plkst. 19.40, un uz kuru tika pārreģistrēta Lopesu Sousu ģimene, bija tas pats lidojums, kurš bija plānots un sākās [2008. gada] 25. septembrī plkst. 19.40.

vai situācijā, ja lidojums notiktu atkārtoti pēc aizkavēšanās, šī aizkavēšanās būtu līdzvērtīga atcelšanai un, ja tā, cik ilga aizkavēšanās tam būtu nepieciešama.

30. Turklāt es piekrītu Komisijai, ka atgriešanās iemesls nav būtisks, nosakot, vai lidojums ir atcelts vai nav. Ja ir notikusi atcelšana, tad iemesls var būt nozīmīgs, lai noteiktu, vai to "izraisījuši ārkārtēji apstākļi, no kuriem nebija iespējams izvairīties pat tad, ja ir veikti visi iespējamie pasākumi" Regulas 5. panta 3. punkta izpratnē, un tādā gadījumā kompensācija nav jāmaksā. Ne šīs lietas apstākļos, ne arī jebkādos citos apstākļos iemesls nav būtisks, lai konstatētu tikai to, ka notikusi atcelšana. Šajā lietā nav sniegta informācija par iemesliem, kāpēc notikusi atgriešanās izlidošanas lidostā, un nav jautāts, vai šos apstākļus varētu uzskatīt par "ārkārtējiem" 5. panta 3. punkta izpratnē.

31. Tādējādi es uzskatu, ka pirmais jautājums būtu jāskata labotā veidā: Vai Regulas 2. panta 1. punktā ietvertais jēdziens "atcelšana" ietver tikai lidojuma neuzsākšanu paredzētajā laikā vai arī tas ietver gadījumus, kad lidmašīna atgriežas izlidošanas lidostā un neturpina lidojumu?

32. Man nesagādā grūtības atbildēt, ka lidojums ir atcelts Regulas izpratnē, ja, kaut arī izlidošana ir notikusi paredzētajā laikā, lidmašīna neierodas paredzētajā galamērķī, bet atgriežas izlidošanas lidostā un neturpina lidojumu.

33. Regulā nav "lidojuma" definīcijas, bet tiesa šo jēdzienu ir interpretējusi, nosakot, ka tā būtībā ir viena gaisa pārvadātāja darbība, kas tādējādi zināmā veidā ir šī pārvadājuma, ko veic gaisa pārvadātājs, kurš nosaka savu maršrutu, "vienība" [7]. Tā būtība tādējādi ir pasažieru un viņu bagāžas gaisa pārvadāšana no lidostas A uz lidostu B [8].

34. Toties lidojuma "atcelšana" ir definēta. Tā ir "tāda lidojuma neveikšana, kurš ir bijis iepriekš plānots ". Šāda definīcija ir objektīva. Tā attiecas uz situāciju, kad lidojums patiešām nenotiek, nevis uz situāciju, kad tiek pieņemts lēmums lidojumu neveikt, un vēl jo mazāk uz brīdi, kurā šādu lēmumu varētu pieņemt.

7 — Tiesas 2008. gada 10. jūlija spriedums lietā C-173/07 *Emirates Airlines* (Krājums, I-5237. lpp., 40. punkts).

8 — Protams, ir gadījumi, kad (parasti nelielas) komerciālas lidmašīnas var vest pasažierus īsās ekskursijās, iespējams, lai veiktu ievērojamu vietu apskati no gaisa vai lai sniegtu tiem pirmo pieredzi lidošanā, un saprotamu apstākļu dēļ plānot atgriešanos izlidošanas lidostā. Šādi lidojumi attiecigajiem mērķiem ir ne vien nenozīmīgi, bet ir apšaubāms, vai uz tiem attiecas konkrētā regula.

35. Man šķiet, ka tad, kad ir paredzēts, ka ar lidojumu pasažierus un viņu bagāžu nogādās no punkta A uz punktu B un kad tas izlido no punkta A kā paredzēts, bet pēc tam atgriežas punktā A un neturpina lidojumu, vienkārši izsēdinot pasažierus un atdodot viņu bagāžu izlidošanas vietā, nevar teikt, ka šis lidojums ir noticis. Principā nav izpildīta neviena daļa no "pārvadājuma vienības", kas bija jāizpilda gaisa pārvadātājam atbilstoši tā noteiktajam maršrutam. Nav veikta pati darbības būtība. Pārvadātājs nekur nav nevienu un neko nogādājis. Pasažieri ir tādā pašā situācijā kā tad, ja viņi būtu palikuši izlidošanas telpā, bez cerības doties plānotajā lidojumā. Būs jāatrod cits veids, kā viņus nogādāt punktā B, ņemot vērā, ka iepriekš plānotais lidojums viņus turp nenogādās.

36. Manuprāt, tie ir skaidri uzskatāmi par konkrēta lidojuma "nenotikšanas" apstākļiem.

37. Tomēr Francijas valdība un Apvienotā Karaliste ir izteikusi iebildumus pret jebkādu Regulas tulkošanu, saskaņā ar kuru varētu uzskatīt, ka lidojums ir atcelts pēc tam, kad ir veikta izlidošana.

38. Apvienotā Karaliste, pirmkārt, atsaucas uz Tiesas nostāju *Sturgeon* [9] lietā, ka "kavēts lidojums neatkarīgi no kavējuma ilguma, pat ja tas ir ļoti ilgs, nav uzskatāms par atceltu, ja tas tiek uzsākts saskaņā ar iepriekš noteiktu plānojumu". Tā secina, ka tad, ja lidmašīna izlido saskaņā ar pārvadātāja noteikto sākotnējo plānojumu, lidojumu nekad nevar uzskatīt par atceltu.

39. Es neuzskatu, ka var izdarīt šādu secinājumu. Citētais apgalvojums attiecas uz lidojumiem, kuri aizkavējas — izlido un pēc tam ierodas galamērķī vēlāk nekā paredzēts. Tas neattiecas uz lidojumiem, kuri ir atcelti — atgriežas izlidošanas lidostā, tādējādi radot rezultātu, kas neatšķiras no situācijas, kāda būtu tad, ja lidojums vispār nebūtu noticis.

40. Francijas valdība arī atsaucas uz spriedumu *Sturgeon* lietā, konkrēti uz Tiesas apgalvojumu [10], ka "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". Francijas valdība secina *a contrario*, ka nevar konstatēt lidojuma atcelšanu, ja nav atcelts sākotnējais lidojuma plānojums.

9 — Tiesas 2009. gada 19. novembra spriedums apvienotajās lietās C-402/07 un C-432/07 *Sturgeon* u.c. (Krājums, I-10923. lpp., 34. punkts).

10 — Sprieduma 36. punkts.

41. Man šķiet, ka arī šāds secinājums nav pamatots. Kā esmu norādījusi, *Sturgeon* lietā tika izteikts apgalvojums, ka lidojums tikai kavējās, nevis tika atcelts, turpretim šajā lietā nav norādes uz šādu apgalvojumu. Turklāt, no vienas puses, tas, ka ir iespējams secināt, ka konkrētos apstākļos ir notikusi atcelšana, nenozīmē, ka atcelšana nekad nevarētu būt notikusi citos apstākļos. No otras puses, šķiet, ka vismaz dažiem prasītājiem rezervācijas pārcēla uz citu lidojumu. Turklāt viss sākotnējā lidojuma plānojums, izņemot vienīgi izlidošanu, faktiski tika atcelts. Maršruts un ierašanās galamērķī (kas neapšaubāmi ir jebkura gaisa pārvadājuma vai tā daļas būtība) tika atcelta un aizstāta ar atgriešanos izlidošanas lidostā, tādējādi netika izpildīta neviena jēgpilna sākotnējā plānojuma daļa.

42. Apvienotā Karaliste turklāt apgalvo, ka no trīs apstākļiem, attiecībā uz kuriem Regulā ir paredzēti minimālie nosacījumi, iekāpšanas atteikums un lidojuma kavēšanās pēc savas būtības attiecas uz situāciju pirms pacelšanās. Tāpēc tā norāda, ka atcelšanai arī ir jāattiecas uz situāciju pirms pacelšanās.

43. Manuprāt, tas nav loģisks secinājums. Tikpat labi varētu apgalvot, ka iekāpšanas atteikums un lidojuma atcelšana ietver to, ka pasažieris nevar piedalīties lidojumā, uz kuru viņam bija rezervēta vieta, tādējādi arī kavēšanās gadījumos būtu jābūt šādai situācijai — kas būtu aplami, ņemot vērā, ka kavēšanās gadījumā pasažieris piedalās lidojumā, uz kuru viņam veikta rezervācija.

44. Apvienotā Karaliste cenšas parādīt, ka tikai tas, ka tiek mainīts iepriekšējais lidojuma plānojums — kā, piemēram, lidojuma plānojuma izmaiņas vai novirzīšanās no galamērķa —, nerada šī lidojuma atcelšanu ne vārda parastajā izpratnē, ne arī Regulas 2. panta l. punkta izpratnē. Tā arī iebilst, ka tad, ja jēdziens "atcelšana" būtu jāpiemēro gadījumos, kad lidojums vienkārši nebūtu noticis atbilstoši plānotajam maršrutam, bet būtu nolidota tikai daļa no attāluma, būtu sarežģīti vai neiespējami piemērot Regulas 7. panta 1. punktā paredzēto attāluma formulu kompensācijas aprēķināšanai.

45. Tomēr es jau esmu paudusi viedokli, ka šis lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu neattiecas uz citiem apstākļiem, kā tikai uz situāciju, kad notiek vienkārša un galīga atgriešanās izlidošanas lidostā, nesasniedzot citu galamērķi, un ka Tiesai vajadzētu savu nolēmumu ierobežot ar šādiem apstākļiem. Tādējādi es uzskatu, ka Apvienotās Karalistes

argumenti šajā ziņā nav būtiski attiecībā uz risināmo jautājumu.

46. Gan Francijas valdība, gan Apvienotā Karaliste ir izvirzījušas vairākus līdzīgus turpmākus argumentus.

47. Pirmkārt, tās uzsver, ka Regulas mērķis ir veicināt, lai gaisa pārvadātāji informētu pasažierus par lidojumu atcelšanu pēc iespējas agrāk pirms plānotā izlidošanas datuma [11], un atturēt gaisa pārvadātājus no lidojumu atcelšanas tikai komerciālu iemeslu dēļ (iespējams, gadījumos, kad veikto rezervāciju skaits padara lidojumu neienesīgu) [12]. Kad lidojums ir uzsākts, ir skaidrs, ka nav iespējas informēt pasažierus par jebkādu "atcelšanu" pirms paredzētā izlidošanas laika, tāpat kā aviolīnijai nav nekāda komerciāla iemesla, lai neturpinātu lidojumu. Tādējādi ir pretrunā Regulas nolūkam un mērķim klasificēt kā atcelšanu jebko, kas notiek ar lidojumu pēc tā plānotās izlidošanas.

48. Varu piekrist, ka mērķis samazināt atcelšanu skaitu un veicināt to, ka par atcelšanu tiek iepriekš paziņots, ir starp Regulas izvirzītajiem mērķiem. Tāpat ir tiesa, ka kompensācija par atcelšanu Regulas preambulas 12. apsvērumā ir saistīta ar pasažieru iepriekšēju neinformēšanu par šo faktu, kam nav nozīmes tad, ja lidojumu atceļ pēc izlidošanas. Ja tas būtu vienīgais mērķis attiecībā uz atcelšanām, abu valstu apsvērumiem varētu būt kāda vērtība. Bet Regulai ir citi mērķi — galvenokārt, nodrošināt pasažieriem augstu aizsardzības līmeni [13]. Šķiet skaidrs, ka mērķis samazināt atcelšanu skaitu un veicināt to, ka par atcelšanu tiek iepriekš paziņots, ir tikai viens no līdzekļiem, kā panākt galveno mērķi — pasažieru aizsardzību. Kompensācija par lidojuma atcelšanu pēdējā brīdī ir vēl viens no šādiem līdzekļiem; tas šim nolūkam nav mazāk piemērots kā tad, ja atcelšana notiek pēc tam, kad šis pēdējais brīdis ir pagājis.

49. Situācijā, kuru pieredzēja prasītāji pamata tiesvedībā, šajā gadījumā noteikti nebija iekāpšanas atteikuma. Tāpat — pretēji situācijai *Sturgeon* lietā — gaisa pārvadātājs nav

11 — Skat. 12. apsvērumu Regulas preambulā kopā ar 5. panta 1. punkta c) apakšpunktu, kurā ir paredzēts, ka gaisa pārvadātajam ir jāinformē pasažieri par lidojumu atcelšanu, un tādējādi tie var izvairīties no pienākuma maksāt kompensāciju, ja pastāv attiecīgi citi apstākļi.

12 — Skat. 1. punktu Komisijas paskaidrojuma rakstā Komisijas sākotnējam ierosinājumam Regulai COM(2001) 784, galīgā redakcija, kurā ir paredzēts: "Iekāpšanas atteikums un lidojumu atcelšana komerciālu iemeslu dēļ rada būtisku aizvainojumu ne tikai tādēļ, ka tas rada ilgstošu aizkavēšanos un izjauc ceļojuma plānus, bet arī tādēļ, ka tas atspoguļo pārvadātāja nespēju pildīt savu solījumu pārvadāt pasažierus saprātīgā laikā." [Neoficiāls tulkojums]

13 — It īpaši skat. Regulas preambulas 1. un 2. apsvērumu un 2006. gada 10. janvāra spriedumu lietā C-344/04 *IATA* un *ELFAA* (Krājums, I-403. lpp., 69. punkts).

apgalvojis, ka tā bija kavēšanās. Ja tā nebija arī atcelšana, tad būtu konstatējama ievērojama nepilnība pasažieru aizsardzībā. Pārvadātājs varētu apgalvot, ka tam saskaņā ar Regulu nebija nekādas atbildības, ka tam pat nebija jāpiedāvā atbalsts vai aprūpe (šķiet, ka prasītājiem šajā gadījumā tika piedāvāta ļoti neliela aprūpe vai atbalsts). Šāds uzkrītošs izlaidums būtu pilnībā pretrunā mērķim nodrošināt augstu aizsardzības līmeni pasažieriem. Tas nozīmētu, ka pret pasažieriem, kas atrastos šādos apstākļos, būtu jāizturas ne tikai mazāk labvēlīgi kā pret tiem pasažieriem, kuru lidojums ir atcelts pirms izlidošanas, bet arī kā pret tiem, kuru lidojums ir dažas stundas aizkavējies — lai gan situācija, kurā viņi atradās, patiesībā ietvēra daudz vairāk neērtību.

50. Ņemot vērā, kā uzsver Komisija, ka Regulā nekas nenorāda uz to, ka "atcelšana" var notikt tikai pirms pacelšanās, man šķiet, ka šāds ierobežojums nevar tikt izsecināts no Regulas teksta, jo, ja to varētu izdarīt, tad Regulas galvenais mērķis ciestu graujošu sakāvi.

51. Tomēr es vēlos norādīt, ka ārkārtēji apstākļi Regulas 5. panta 3. punkta izpratnē drīzāk varētu izraisīt lidojuma atcelšanu pēc izlidošanas, nekā atcelšanu tādā laikā, kas sniegtu iespēju gaisa pārvadātajam pasažierus iepriekš par to brīdināt. Pārvadātājam tādējādi būs jāmaksā kompensācija par atcelšanu pēc izlidošanas tikai tad, ja tās iemesls būtu tāds, no kura varēja izvairīties, veicot visus iespējamos pasākumus. Ja tomēr no konkrētā iemesla varēja izvairīties, pārvadātājs ir atbildīgs saskaņā ar Monreālas konvencijas 19. pantu, un saskaņā ar Regulas 12. panta 1. punktu kompensāciju, kas piešķirta saskaņā ar šīs regulas 5. panta 1. punkta c) apakšpunktu un 7. pantu, var atskaitīt no šādas atbildības [kompensācijas].

52. Turklāt Francijas valdība un Apvienotā Karaliste brīdina, ka, iespējams, ja lidmašīnu atgriešanās izlidošanas lidostā tiktu uzskatīta par lidojuma atcelšanu, uz pilotiem varētu tikt izdarīts spiediens, ka viņiem ir drīzāk jāturpina lidojums, nevis jāatgriežas, lai izvairītos no tā, ka gaisa pārvadātājam ir jāmaksā kompensācija saskaņā ar Regulu. Šāds spiediens uz pilotiem var radīt drošības draudus lidmašīnai.

53. Šāds priekšlikums nešķiet ticams. Pat tad, ja pieņemtu, ka aviolīnijai būtu cietsirdīgi vienaldzīga tās pasažieru drošība, kas ir maz ticams, man šķiet, ka gaisa pārvadātājs drīzāk izvēlēsies neuzņemties risku, ka var

notikt nelaimes gadījums ar, iespējams, gan milzīgiem pārvadātāja materiālajiem zaudējumiem, gan arī kompensācijām, kas būs jāizmaksā cietušajiem, tā vietā, lai maksātu noteiktu, bet ierobežotu kompensāciju atbilstoši Regulā paredzētajam. Vēl mazāk iespējams tas ir situācijā, ja neatliekamu atgriešanos drošības apsvērumu dēļ izraisa ārkārtēji apstākļi Regulas 5. panta 3. punkta izpratnē (kā visdrīzāk arī būs, ja vien neradīsies situācija, kad pārvadātājs nebūs veicis visus iespējamos pasākumus), tādējādi atbrīvojot gaisa pārvadātāju no pienākuma maksāt kompensāciju saskaņā ar Regulas 7. pantu. Neņemot vērā pilotu faktisko pienākumu ievērot starptautiski pieņemtās drošības procedūras un prasības, man šķiet, ka viņi drīzāk vairāk padomās par savu, apkalpes un pasažieru drošību, nekā par gaisa pārvadātāja, sava darba devēja, labklājību.

55. Tā patiešām ir. Tomēr es nesaskatu, ka tas jebkādā veidā ietekmētu atbildi uz jautājumu, vai saskaņā ar Regulas noteikumiem ir tiesības saņemt kompensāciju vai nav.

56. Tātad es uzskatu, ka jēdziens "atcelšana", kā tas paredzēts Regulas 2. panta l) apakšpunktā, attiecas uz situācijām, kad notiek izlidošana, bet pēc tam lidmašīna atgriežas izlidošanas lidostā un lidojumu neturpina.

Otrais jautājums

57. Valsts tiesas otrā jautājuma pamatā ir priekšnoteikums, ka ir konstatēta "atcelšana". Jautājums ir par to, vai ir pieļaujams lietot jēdzienu "turpmāka kompensācija", kas minēts Regulas 12. panta 1. punktā, kurā, atgādinu, ir paredzēts: "šīs regulas piemērošana neierobežo pasažiera tiesības saņemt turpmāku kompensāciju. Kompensāciju, kas piešķirta saskaņā ar šo regulu, var atskaitīt no šādas kompensācijas".

54. Visbeidzot, abas valdības vērsa uzmanību uz to, ka pat tad, ja nepastāvētu nekādas tiesības saņemt kompensāciju saskaņā ar Regulas 7. pantu, pasažieri konkrētajos apstākļos katrā ziņā var lūgt kompensāciju saskaņā ar Monreālas konvencijas 19. panta nosacījumiem.

58. Ņemot to vērā, iesniedzējtiesa jautā, pirmkārt, vai valsts tiesai ir ļauts piespriest kaitējuma (tostarp morālā kaitējuma)

atlīdzību gaisa pārvadājuma līguma neizpildes dēļ atbilstoši kritērijiem, kas noteikti līguma neizpildi reglamentējošajās valsts tiesību normās un judikatūrā. Vai arī "turpmāka kompensācija" ir attiecināma tikai uz pasažieru veiktajām izmaksām, kuras gaisa pārvadātājs nav pietiekami atlīdzinājis atbilstoši Regulas 8. un 9. pantā noteiktajām prasībām, pat ja uz šīm tiesību normām nav izdarīta skaidra atsauce? Iesniedzējtiesa jautā arī, vai šie abi iepriekšminētie "turpmākas kompensācijas" jēdzieni ir savstarpēji saderīgi.

59. Uz pirmo šī jautājuma daļu atbildi sniegt ir vienkārši. Regulas 12. panta 1. punktā nav noteikts kaitējuma veids, par kuru pasažieris var iesniegt sūdzību. Šis jautājums ir jāparedz valsts tiesību aktos, kuros, savukārt, ir jāņem vērā Monreālas konvencijā paredzētais. Šajā saistībā var atzīmēt, ka Tiesa spriedumā lietā *Walz* [14] noteica, ka Monreālas konvencijā minētais "kaitējums" var būt gan materiāls, gan arī nemateriāls.

14 — Tiesas 2010. gada 6. maija spriedums lietā C-63/09 (Krājums, I-4239. lpp., 29. punkts).

60. Šī atbilde attiecas arī uz otro jautājuma daļu. Tas, ka pasažierim pienākas kompensācija saskaņā ar Regulas 5. panta 1. punkta c) apakšpunktu un 7. pantu, neliedz viņam lūgt turpmāku kompensāciju par izdevumiem, kas radušies tāpēc, ka gaisa pārvadātājs nav pildījis pienākumus, kuri tam noteikti Regulas 8. un 9. pantā. Lai gan tiesības uz šādu kompensāciju nav precīzi noteiktas, ir skaidrs, ka pienākums nodrošināt aprūpi un palīdzību būtu veltīgi paredzēts, ja to nevarētu īstenot.

61. Tomēr valsts tiesa arī jautā, vai kompensāciju par izdevumiem, kas radušies tāpēc, ka gaisa pārvadātājs nav pildījis pienākumus, kuri tam noteikti Regulas 8. vai 9. pantā, var pieprasīt "pat tad, ja uz šīm tiesību normām nav izdarīta tieša atsauce". Nav skaidrs, kas tieši ir domāts ar šo jautājumu. Prasītāji savos apsvērumos Tiesai ir minējuši fragmentus no sava pieteikuma valsts tiesai, kurā ir norādīts, ka viņi īpaši ir pamatojušies uz faktu, ka nav sniegts Regulā paredzētais atbalsts, un atsaukušies tieši uz Regulas 9. pantu. Bet, lai arī kādi sarežģījumi varētu rasties saistībā ar valsts noteiktajām procedurālajām prasībām, Regulā noteikti nav nekā tāda, kas liegtu atbilstoši 8. un 9. pantam piešķirt kompensāciju par to, ka nav sniegta aprūpe un atbalsts, tikai

tāpēc, ka prasītājs nav skaidri minējis šīs tiesību normas. Patiešām, valsts tiesību norma, kas radītu šādu rezultātu, būtu nepieļaujama, ciktāl tā liegtu prasītājiem tiesības, kas viņiem ir paredzētas Regulā.

62. No otras puses, ir tikai iespējams, ka valsts tiesa jautā, vai, lai šāda prasība būtu pieņemama, prasītājam ir attiecīgajā laikā bijis jālūdz gaisa pārvadātājam aprūpe un atbalsts, pamatojoties uz Regulas 8. un 9. pantu. Ja tā, tad atbildei ir jābūt — nē. Lai gan Regulas 14. pantā ir noteikts, ka gaisa pārvadātājiem ir jāinformē pasažieri par tiesībām, kuras viņiem ir paredzētas Regulā, pienākums nodrošināt aprūpi un atbalstu nekādā ziņā nav atkarīgs no pasažiera lūguma. Regulas 8. un 9. panta formulējums ir skaidrs: "pasažieriem piedāvā [..]".

63. Ir vēl viens sarežģījums, ja Regulas 12. panta 1. punktā ietverto jēdzienu "turpmāka kompensācija" interpretē kā tādu, kas ietver kompensāciju par izdevumiem, kas radušies, jo gaisa pārvadātājs nav pildījis 8. vai 9. pantā paredzētos pienākumus. 12. panta 1. punkta otrajā teikumā ir pieļauts, ka kompensāciju, "kas piešķirta saskaņā ar šo regulu", var atskaitīt no jebkādas citas "turpmākas kompensācijas". Ja atbilstoši šai regulai piešķirtu kompensāciju izskaidro kā tādu, kas pienākas tikai atbilstoši 7. pantam, tas varētu nozīmēt, ka to var aizstāt ar kompensāciju, kura jāmaksā par aprūpes un atbalsta nesniegšanu, kuru "regula nenodrošina".

64. Šāda interpretācija būtu aplama. Pienākums maksāt kompensāciju saskaņā ar 7. pantu un pienākums nodrošināt aprūpi un atbalstu ir līdztekus esoši un kumulatīvi. Gaisa pārvadātājs nevar izvairīties no viena pienākuma, aizstājot to ar citu. Tomēr pat tad, ja ņemtu vērā šādu interpretāciju, 12. panta 1. punktā ir tikai paredzēts, ka kompensāciju, kas piešķirta saskaņā ar Regulu, *var* atskaitīt no turpmākas kompensācijas. Nav pienākuma to darīt, un vienmēr piekritīgās tiesas kompetencē būs noteikt, vai attiecīgajā gadījumā atskaitītā summa ir objektīva. Konkrētajos apstākļos ir skaidrs, ka tas nebūtu taisnīgi.

Secinājumi

65. Ņemot vērā visus iepriekšminētos apsvērumus, es ierosinu Tiesai uz *Juzgado de lo Mercantil No 1 de Pontevedra* uzdotajiem jautājumiem atbildēt šādi:

"jēdziens "atcelšana", kā tas ir paredzēts 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 1) apakšpunktā, attiecas uz gadījumiem, kad lidmašīna izlido, bet vēlāk atgriežas izlidošanas lidostā un lidojumu neturpina;

Regulas Nr. 261/2004 12. panta 1. punktā minētais jēdziens "turpmāka kompensācija" ietver kompensāciju, kas piešķirta saskaņā ar valsts tiesību aktiem un judikatūru par kaitējumu (tostarp morālo kaitējumu), par atcelšanu gaisa pārvadājuma līguma neizpildes dēļ;

ja gaisa pārvadātājs nav izpildījis Regulas Nr. 261/2004 8. un 9. pantā paredzētos pienākumus, pasažieri, kurus tas ir ietekmējis, var pieprasīt jebkādu izdevumu atlīdzināšanu, kas tiem radušies no minētās pienākumu neizpildes, neatkarīgi no tā, vai viņi lūdza šo pienākumu izpildi attiecīgajā laikā. Kompensāciju, kas paredzēta minētās regulas 7. pantā, nedrīkst atskaitīt no atlīdzināto izdevumu summas."