



C/2024/5687

25.9.2024.

KOMISIJAS PAZIŅOJUMS

Skaidrojošas pamatnostādnes par Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 261/2004, ar ko paredz kopīgus noteikumus par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos, un par Padomes Regulu (EK) Nr. 2027/97 par gaisa pārvadātāju atbildību nelaimes gadījumos

(C/2024/5687)

SATURA RĀDĪTĀJS

Lappuse

1.	IEVADS	3
2.	REGULAS (EK) Nr. 261/2004 DARBĪBAS JOMA	5
2.1.	Teritoriālā darbības joma	5
2.1.1.	Ģeogrāfiskā darbības joma	5
2.1.2.	“Lidojuma” jēdziens saskaņā ar 3. panta 1. punkta a) apakšpunktu	6
2.1.3.	Lidojumi, uz kuriem attiecas Regulas (EK) Nr. 261/2004 darbības joma	6
2.1.4.	Lidojumi, uz kuriem neattiecas Regulas (EK) Nr. 261/2004 darbības joma	7
2.1.5.	Regulas (EK) Nr. 261/2004 darbības joma attiecībā uz trešā valstī saņemto kompensāciju vai atbalstu un ietekme uz saņēmēju tiesībām saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 261/2004	7
2.2.	Materiālā piemērošanas joma	8
2.2.1.	Regulas (EK) Nr. 261/2004 nepiemērošana pasažieriem, kas ceļo ar helikopteru	8
2.2.2.	Regulas (EK) Nr. 261/2004 nepiemērošana pasažieriem, kas ceļo bez maksas vai par samazinātu biļešu cenu, kura sabiedrībai nav tieši vai netieši pieejama	8
2.2.3.	Prasība par pasažieru ierašanos uz reģistrāciju	8
2.2.4.	Piemērošana apkalpojošajiem gaisa pārvadātājiem	9
2.2.5.	Notikumi, uz kuriem attiecas Regula (EK) Nr. 261/2004	9
2.2.6.	Regulas (EK) Nr. 261/2004 nepiemērošana multimodāliem braucieniem	9
2.2.7.	Regulas (EK) Nr. 261/2004 darbības joma saistībā ar Direktīvu (ES) 2015/2302 (Komplekso ceļojumu direktīva)	9
3.	NOTIKUMI, KAS RADA TIESĪBAS SASKAŅĀ AR REGULU (EK) Nr. 261/2004	10
3.1.	Iekāpšanas atteikums	10
3.1.1.	“Iekāpšanas atteikuma” jēdziens	10
3.1.2.	Tiesības, kas saistītas ar iekāpšanas atteikumu	11
3.2.	Atcelšana	12
3.2.1.	Atcelšanas definīcija	12
3.2.2.	Izlidošanas laika maiņa	12
3.2.3.	Gadījums, ja gaisa kuģis atgriežas izlidošanas punktā	12
3.2.4.	Novirzīts lidojums	13
3.2.5.	Pierādīšanas pienākums atcelšanas gadījumā	13
3.2.6.	Ar atcelšanu saistītās tiesības	13
3.3.	Kavēšanās	13
3.3.1.	Izlidošana kavējas	13
3.3.2.	“Ilga kavēšanās” ielidošanā	13

3.3.3.	Ielidošanas kavēšanās mērīšana un ielidošanas laika jēdziens	13
3.4.	Lielāka un mazāka komforta apstākļi	14
3.4.1.	Lielāka un mazāka komforta apstākļu definīcija	14
3.4.2.	Tiesības, kas saistītas ar lielāka un mazāka komforta apstākļiem	14
4.	PASAŽIERU TIESĪBAS	15
4.1.	Tiesības uz informāciju	15
4.1.1.	Vispārīgas tiesības uz informāciju	15
4.1.2.	Informācija, kas jāsniedz kavēšanās, iekāpšanas atteikuma vai atcelšanas gadījumā	15
4.2.	Tiesības uz atlīdzinājumu, maršruta maiņu vai cita lidojuma rezervāciju sakarā ar iekāpšanas atteikumu vai lidojuma atcelšanu	16
4.3.	Tiesības saņemt aprūpi iekāpšanas atteikuma, atcelšanas vai izlidošanas kavēšanās gadījumā	18
4.3.1.	“Tiesību uz aprūpi” jēdziens	18
4.3.2.	Maltītes, atspirdzinājumu un izmitināšanas nodrošināšana	18
4.3.3.	Aprūpe ārkārtēju apstākļu vai izņēmuma gadījumos	20
4.4.	Tiesības uz kompensāciju iekāpšanas atteikuma, lidojuma atcelšanas, ielidošanas kavēšanās, maršruta maiņas gadījumā un atlīdzinājumu komforta apstākļu pazemināšanas gadījumā	20
A.	Vispārīgi	20
B.	Kompensācija sakarā ar iekāpšanas atteikumu	20
4.4.1.	Kompensācija, iekāpšanas atteikums un ārkārtēji apstākļi	20
4.4.2.	Kompensācija, iekāpšanas atteikums un savienotie reisi	20
4.4.3.	Kompensācijas apjoms	21
C.	Kompensācija sakarā ar lidojuma atcelšanu	21
4.4.4.	Vispārējs gadījums	21
4.4.5.	Kompensācijas apjoms	21
4.4.6.	Pienākums informēt pasažierus	21
D.	Kompensācija, ja ir ilga kavēšanās ielidošanā	22
4.4.7.	“Ilga kavēšanās” ielidošanā	22
4.4.8.	Kompensācija par ilgu kavēšanos ielidošanā savienotu reisu gadījumā	22
4.4.9.	Kompensācija par ilgu kavēšanos ielidošanā, ja pasažieris piekrīt lidojumam uz citu lidostu, nevis lidostu, kurai veikta rezervācija	22
4.4.10.	Kompensācijas apjoms	23
4.4.11.	Attāluma aprēķināšana, pamatojoties uz “ceļojumu”, lai noteiktu kompensāciju, ja notiek ilga kavēšanās galamērķī	23
E.	Kompensācija sakarā ar maršruta maiņu	23
4.4.12.	Prasība laikus mainīt pasažieru maršrutu	23
4.4.13.	Maršruta maiņa un ielidošana vairāk nekā divas stundas, bet mazāk nekā trīs stundas pēc paredzētā ielidošanas laika	24
F.	Atlīdzinājums komforta apstākļu pazemināšanas gadījumā	24
4.4.14.	Summas aprēķināšana	24
G.	Turpmāka kompensācija	24
5.	ĀRKĀRTĒJI APSTĀKĻI	24
5.1.	Princips	24
5.2.	“Iekšēji” un “ārēji” notikumi	25
5.2.1.	Jēdziens	25

5.2.2.	“Iekšēji” notikumi	25
5.2.3.	“Ārēji” notikumi	27
5.3.	Piemēroti pasākumi, ko var sagaidīt no gaisa pārvadātāja ārkārtējos apstākļos	28
5.4.	Ārkārtēji apstākļi iepriekšējā lidojumā ar to pašu gaisa kuģi	29
6.	PASAŽIERU TIESĪBAS PLAŠU CEĻOŠANAS TRAUCĒJUMU GADĪJUMĀ	29
6.1.	Vispārīgi	29
6.2.	Tiesības uz maršruta maiņu vai atlīdzinājumu	29
6.3.	Tiesības uz aprūpi	30
6.4.	Tiesības uz kompensāciju	30
7.	KOMPENSĀCIJA, ATLĪDZINĀJUMS, MARŠRUTA MAIŅA UN APRŪPE MULTIMODĀLOS BRAUCIENOS	31
8.	SŪDZĪBAS VALSTS IZPILDIESTĀDĒM, STRĪDU ALTERNATĪVAS IZŠĶIRŠANAS STRUKTŪRĀM UN PATĒRĒTĀJU TIESĪBU AIZSARDZĪBA SASKAŅĀ AR REGULU PAR SADARBĪBU PATĒRĒTĀJU TIESĪBU AIZSARDZĪBAS JOMĀ	31
8.1.	Sūdzības valsts izpildiestādēm	31
8.2.	Strīdu alternatīva izšķiršana (SAI)	32
8.3.	Citi līdzekļi, kas pieejami, lai palīdzētu ieinteresētajām personām piemērot Regulu (EK) Nr. 261/2004	32
9.	PRASĪBAS CELŠANA SASKAŅĀ AR REGULU (EK) Nr. 261/2004	33
9.1.	Jurisdikcija, kurā var celt prasību saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 261/2004	33
9.2.	Termiņš prasības celšanai saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 261/2004	34
10.	GAISA PĀRVADĀTĀJA ATBILDĪBA SASKAŅĀ AR MONREĀLAS KONVENCIJU	34

1. IEVADS

Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 261/2004⁽¹⁾ stājās spēkā 2005. gada 17. februārī. Regulā noteikts kvalitātes standartu minimums pasažieru aizsardzības jomā, aviācijas tirgus liberalizācijai piešķirot svarīgu patērētāju dimensiju.

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

Attiecībā uz gaisa transportu Komisijas 2011. gada 11. aprīļa paziņojumā⁽³⁾ parādīts, kā Regulas (EK) Nr. 261/2004 noteikumi tiek dažādi skaidroti pašreizējā tekstā esošo pelēko zonu un iztrūkumu dēļ, kā arī tas, ka šīs Regulas izpilde dažādās dalībvalstīs ir atšķirīga. Turklāt atklājās, ka pasažieriem ir grūti aizstāvēt savas individuālās tiesības.

⁽¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 261/2004 (2004. gada 11. februāris), 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, 17.2.2004., 1. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/261/oj>).

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

⁽³⁾ Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam un Padomei par to, kā piemēro Regulu (EK) Nr. 261/2004, ar ko paredz kopīgus noteikumus par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos (COM(2011) 174 galīgā redakcija) (<http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0174:FIN:LV:PDF>).

Eiropas Parlaments, reaģējot uz Komisijas 2011. gada 11. aprīļa paziņojumu, 2012. gada 29. martā pieņēma rezolūciju ⁽⁴⁾. Parlaments uzsvēra, kādus pasākumus tas uzskata par būtiskiem, lai tiktu atgūta pasažieru uzticība; tie citastarp ir šādi: spēkā esošo noteikumu pareiza piemērošana, ko īsteno dalībvalstis un gaisa pārvadātāji, pietiekami un vienkārši tiesiskās aizsardzības līdzekļi un pasažieru nodrošināšana ar precīzu informāciju par viņu tiesībām.

Lai precizētu tiesības, nodrošinātu, ka gaisa pārvadātāji labāk piemēro Regulu (EK) Nr. 261/2004 un valstu tiesībsardzības iestādes panāk šīs regulas izpildi, Komisija 2013. gadā iesniedza priekšlikumu grozījumiem Regulā (EK) Nr. 261/2004 un Regulā (EK) Nr. 2027/97 ⁽⁵⁾ ⁽⁶⁾. Šo priekšlikumu pašlaik izskata ES likumdevējs ⁽⁷⁾.

Kā tika paziņots Komisijas 2015. gada 7. decembra paziņojumā par aviācijas stratēģiju Eiropai ⁽⁸⁾, Komisija 2016. gadā pieņēma skaidrojošas pamatnostādnes par Regulu (EK) Nr. 261/2004 un Padomes Regulu (EK) Nr. 2027/97 ⁽⁹⁾.

Judikatūra ir būtiski ietekmējusi Regulas (EK) Nr. 261/2004 interpretāciju. Daudzos gadījumos valstu tiesas ir prasījušas Eiropas Savienības Tiesai ("Tiesa") precizēt dažus noteikumus, citastarp šīs regulas galvenos aspektus. Tās interpretācijas spriedumi atspoguļo to ES tiesību aktu pašreizējo stāvokli, kuri valstu iestādēm ir jāpiemēro. 2010. gadā veiktajā izvērtējumā ⁽¹⁰⁾ un 2012. gadā veiktajā ietekmes novērtējumā ⁽¹¹⁾ tika īpaši izcelts, ka Tiesa ir pieņēmusi daudz nolēmumu. Tādējādi ir skaidrs, ka ir jāveic pasākumi, lai nodrošinātu vienotu izpratni par Regulu (EK) Nr. 261/2004 un pareizu tās īstenošanu visā ES.

Ar šīm skaidrojošajām pamatnostādnēm tiek atjauninātas iepriekšējās pamatnostādnes par gaisa transporta pasažieru tiesībām, iekļaujot attiecīgos Tiesas nolēmumus, kas pieņemti laikposmā no 2016. gada līdz šo pamatnostādņu publicēšanai. To mērķis citastarp ir viest lielāku skaidrību par vairākiem Regulas (EK) Nr. 261/2004 noteikumiem, jo īpaši ņemot vērā Tiesas judikatūru ⁽¹²⁾. Tam būtu jānodrošina pašreizējo noteikumu efektīvāka un saskaņotāka īstenošana. Ir pievienota jauna iedaļa par plašiem ceļošanas traucējumiem (6. iedaļa).

Šo pamatnostādņu nolūks ir izskaidrot jautājumus, kurus visbiežāk uzdevušas valstu izpildiestādes, pasažieri un to apvienības, Eiropas Parlaments un nozares pārstāvji. Nav paredzēts ne pilnībā aptvert visus noteikumus, ne arī izveidot jaunas tiesību normas. Jāatzīmē arī, ka skaidrojošās pamatnostādnes neietekmē ES tiesību aktu interpretāciju, ko sniegusi Tiesa ⁽¹³⁾.

⁽⁴⁾ Eiropas Parlamenta rezolūcija par gaisa transporta pasažieru tiesību ievērošanu un piemērošanu (2011/2150(INI)) (<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=TA&language=LV&reference=P7-TA-2012-99>).

⁽⁵⁾ Padomes Regula (EK) Nr. 2027/97 (1997. gada 9. oktobris) par gaisa pārvadātāju atbildību nelaimes gadījumos (OV L 285, 17.10.1997., 1. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1997/2027/oj>).

⁽⁶⁾ Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 261/2004, ar ko paredz kopīgus noteikumus par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos, un Regulu (EK) Nr. 2027/97 par gaisa pārvadātāju atbildību, veicot pasažieru un viņu bagāžas gaisa pārvadājumus (COM(2013) 130 final, 13.3.2013.).

⁽⁷⁾ 2013/0072(COD).

⁽⁸⁾ Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai "Aviācijas stratēģija Eiropai" (COM(2015) 598 final, 7.12.2015.).

⁽⁹⁾ Padomes Regula (EK) Nr. 2027/97 par gaisa pārvadātāju atbildību nelaimes gadījumos (OV L 285, 17.10.1997., 1. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1997/2027/oj>).

⁽¹⁰⁾ Steer Davies Gleave, *Evaluation of Regulation 261/2004 — Final report — Main report*, 2010. gada februāris.

⁽¹¹⁾ Komisijas dienestu darba dokuments — Ietekmes novērtējums, kas pievienots priekšlikumam Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai, ar kuru groza Regulu (EK) Nr. 261/2004, ar ko paredz kopīgus noteikumus par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos, un Regulu (EK) Nr. 2027/97 par gaisa pārvadātāju atbildību, veicot pasažieru un viņu bagāžas gaisa pārvadājumus, Brisele (SWD(2013) 62 final, 13.3.2013.), un priekšlikums regulai, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 261/2004 (COM(2013) 130 final).

⁽¹²⁾ Precīzas atsauces uz attiecīgajiem Tiesas spriedumiem tekstā ir sistemātiski norādītas. Ja nav šādas atsauces, tad tas ir Komisijas sniegtais regulas skaidrojums.

⁽¹³⁾ Sk. Līguma par Eiropas Savienību 19. panta 1. punktu.

Šīs pamatnostādnes attiecas arī uz Regulu (EK) Nr. 2027/97 un Konvenciju par dažu starptautisko gaisa pārvadājumu noteikumu unifikāciju ("Monreālas konvencija")⁽¹⁴⁾. Regulai (EK) Nr. 2027/97 ir divējāds mērķis: pirmkārt, ES tiesību aktus par gaisa pārvadātāju atbildību attiecībā uz pasažieriem un viņu bagāžu saskaņot ar Monreālas konvenciju, kurā ES ir viena no līgumslēdzējām pusēm, un, otrkārt, piemērot Konvencijas noteikumus gaisa pārvadājumu pakalpojumiem, ko sniedz dalībvalsts teritorijā.

Turklāt šajās pamatnostādnēs ir aplūkoti jurisdikcijas jautājumi saistībā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 1215/2012⁽¹⁵⁾.

Kā paziņots tās Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģijā⁽¹⁶⁾, Komisija ir pārskatījusi pasažieru tiesību regulējumu un 2023. gada 29. novembrī ierosinājusi papildu grozījumus Regulā (EK) Nr. 261/2004⁽¹⁷⁾. Ar šīm skaidrojošajām pamatnostādnēm Komisija necenšas aizstāt vai papildināt minēto priekšlikumu vai 2013. gada priekšlikumu grozīt Regulu (EK) Nr. 2027/97, bet gan tiecas nodrošināt Regulas (EK) Nr. 261/2004 un Regulas (EK) Nr. 2027/97 labāku piemērošanu un īstenošanu.

2. REGULAS (EK) Nr. 261/2004 DARBĪBAS JOMA

2.1. Teritoriālā darbības joma

2.1.1. Ģeogrāfiskā darbības joma

Ar Regulas (EK) Nr. 261/2004 3. panta 1. punktu tiek ierobežota šīs regulas darbības joma, attiecinot to tikai uz pasažieriem, kas izlido no lidostas kādas dalībvalsts teritorijā, uz kuru attiecas Līgums, un pasažieriem, kas izlido no trešās valsts lidostas (t. i., valstī, kas nav dalībvalsts) uz lidostu kādas dalībvalsts teritorijā, uz kuru attiecas Līgums, ja attiecīgo reisu apkalpojošais gaisa pārvadātājs ir licencēts dalībvalstī ("ES gaisa pārvadātājs").

Saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 355. pantu ES tiesību akti neattiecas uz valstīm un teritorijām, kas uzskaitītas LESD II pielikumā⁽¹⁸⁾. Tā vietā šīm valstīm un teritorijām ir piemērojams īpašs asociācijas režīms, kas noteikts LESD ceturtajā daļā. Turklāt ES tiesību akti nav piemērojami Fēru salām⁽¹⁹⁾. Tāpēc šīs teritorijas ir jāuzskata par trešām valstīm Regulas (EK) Nr. 261/2004 nozīmē⁽²⁰⁾.

Savukārt saskaņā ar LESD 355. panta 1. punktu Līgumu noteikumi ir piemērojami Gvadelupai, Francijas Gviānai, Martinikai, Majotai, Reinjonai, Senbartelmī, Senmartēnai, Azoru salām, Madeirai un Kanāriju salām. Tādēļ šīs teritorijas ir dalībvalstu daļa, uz kuru attiecas Līgums, Regulas (EK) Nr. 261/2004 nozīmē.

⁽¹⁴⁾ Padomes Lēmums 2001/539/EK (2001. gada 5. aprīlis) par to, kā Eiropas Kopiena noslēdz Konvenciju par dažu starptautisko gaisa pārvadājumu noteikumu unifikāciju (Monreālas Konvenciju) (OV L 194, 18.7.2001., 38. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/convention/2001/539/oj>).

⁽¹⁵⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 1215/2012 (2012. gada 12. decembris) par jurisdikciju un spriedumu atzīšanu un izpildi civillietās un komercietās (OV L 351, 20.12.2012., 1. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/1215/oj>).

⁽¹⁶⁾ Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai "Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģija — Eiropas transporta virzība uz nākotni" (COM(2020) 789 final, 9.12.2020.).

⁽¹⁷⁾ Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai, ar ko attiecībā uz pasažieru tiesību izpildes panākšanu Savienībā groza Regulas (EK) Nr. 261/2004, (EK) Nr. 1107/2006, (ES) Nr. 1177/2010, (ES) Nr. 181/2011 un (ES) 2021/782 (COM(2023) 753 final, 29.11.2023.).

⁽¹⁸⁾ Sk. LESD II pielikumu (http://ec.europa.eu/archives/lisbon_treaty/index_lv.htm).

⁽¹⁹⁾ LESD 355. panta 5. punkta a) apakšpunkts.

⁽²⁰⁾ Šī regula ir piemērojama Islandei un Norvēģijai saskaņā ar Līgumu par Eiropas Ekonomikas zonu un Šveicei saskaņā ar Nolīgumu starp Eiropas Kopienu un Šveices Konfederāciju par gaisa transportu (1999).

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

Tiesa nosprieda, ka brauciens, kurā ietver lidojumus turp un atpakaļ, nav uzskatāms par vienu lidojumu. "Lidojuma" jēdziens Regulas (EK) Nr. 261/2004 nozīmē ir jāinterpretē tādējādi, ka tā būtībā ir viena gaisa pārvadātāja darbība, kas tādējādi zināmā veidā ir šā pārvadājuma, ko veic gaisa pārvadātājs, kurš nosaka savu maršrutu, "vienība" ⁽²¹⁾. Tādēļ Regulas (EK) Nr. 261/2004 3. panta 1. punkta a) apakšpunkts nav piemērojams braucienam turp un atpakaļ, kurā pasažieri, kas sākotnēji ir izlidojuši no lidostas dalībvalsts teritorijā, atgriežas šajā lidostā, izlidojot no lidostas trešās valsts teritorijā ar lidojumu, ko apkalpo trešās valsts gaisa pārvadātājs. Apstākļi, ka lidojums turp un lidojums atpakaļ ir ticis rezervēts vienā rezervācijā, neietekmē šā noteikuma interpretāciju ⁽²²⁾.

Ja pasažiera brauciens — no pasažiera pirmās izlidošanas līdz pasažiera galamērķim — sastāv no vairākiem lidojumiem, šos lidojumus regulas izpratnē uzskata par kopumu, ja tie ir rezervēti kā viena vienība vai, citiem vārdiem sakot, tie rezervēti vienā rezervācijā. Tāpēc, nosakot, vai ir piemērojama Regula (EK) Nr. 261/2004, ir jāņem vērā visa brauciena sākotnējā izlidošanas vieta un galamērķis neatkarīgi no brauciena laikā izmantotajām starpnotaišanās vietām vai lidostām ⁽²³⁾.

2.1.3. Lidojumi, uz kuriem attiecas Regulas (EK) Nr. 261/2004 darbības joma

Vairākos nolēmumos Tiesa ir precizējusi, ka regulu var piemērot ceļošanas traucējumiem savienotajos lidojumos, kas notikuši ārpus ES, vai starpgadījumiem savienotajos lidojumos, kurus veic trešās valsts pārvadātājs.

Uz ceļošanas traucējumiem var attiekties Regulas (EK) Nr. 261/2004 darbības joma, pat ja tie notikuši ārpus ES savienotajā lidojumā no ES uz trešo valsti ar starpnotaišanos ārpus ES un gaisa kuģa maiņu. Tiesa apstiprināja, ka tiesības uz kompensāciju par lidojumu ilgu kavēšanos ir spēkā, ja divi vai vairāki lidojumi ir rezervēti kā viena vienība ⁽²⁴⁾.

Attiecībā uz pusi, kurai ir pienākums izmaksāt kompensāciju pasažierim ceļošanas traucējumu gadījumā, Tiesa ir skaidri norādījusi, ka ikviens apkalpojošais gaisa pārvadātājs, kas ir piedalījies vismaz viena savienotā lidojuma izpildē, ir atbildīgs par šīs kompensācijas izmaksu neatkarīgi no tā, vai šā pārvadātāja apkalpotais lidojums bija ceļošanas traucējumu cēlonis ⁽²⁵⁾.

Tādējādi tādu savienoto lidojumu gadījumā, kas rezervēti vienā rezervācijā un veikti saskaņā ar koda koplietošanas līgumu, kurš noslēgts ar ES gaisa pārvadātāju, kurš veic pirmo lidojumu (segmentu), un trešās valsts gaisa pārvadātāju, kurš veic otro segmentu, pasažieris var celt prasību par kompensāciju pret ES gaisa pārvadātāju, pat ja kavēšanās iemesls ir radies otrajā lidojuma segmentā ⁽²⁶⁾.

Līdzīgi attiecībā uz savienotajiem lidojumiem, kas rezervēti kā viena vienība, no trešās valsts uz ES ar starpnotaišanos ES Tiesa ir nospriedusi, ka gadījumā, ja pirmajā reisā, ko saskaņā ar koda koplietošanas līgumu veic trešās valsts gaisa pārvadātājs, rodas ilgas kavēšanās iemesls, pasažieris var celt prasību par kompensāciju pret ES gaisa pārvadātāju, kas veicis otro lidojumu ⁽²⁷⁾.

Ja savienoto lidojumu no ES uz trešo valsti pilnībā veicis trešās valsts gaisa pārvadātājs un rezervācija ir veikta pie ES gaisa pārvadātāja, pasažierim ir tiesības uz kompensāciju no trešās valsts gaisa pārvadātāja, kas veicis lidojumus minētā ES gaisa pārvadātāja vārdā, ja pasažieris savu galamērķi sasniedz ar vairāk nekā trīs stundu kavēšanos, kas radusies minētā lidojuma otrajā segmentā ⁽²⁸⁾.

⁽²¹⁾ Tiesas spriedums *Emirates Airlines*, C-173/07, ECLI:EU:C:2008:400, 40. punkts.

⁽²²⁾ Tiesas spriedums *Emirates Airlines*, C-173/07, ECLI:EU:C:2008:400, 53. punkts.

⁽²³⁾ Tiesas spriedums *Wegener*, C-537/17, ECLI:EU:C:2018:361, 18. punkts; spriedums *Air Nostrum*, C-191/19, ECLI:EU:C:2020:339, 26. punkts; spriedums *Airhelp*, C-451/20, ECLI:EU:C:2022:123, 25. punkts; spriedums *flightright*, C-436/21, ECLI:EU:C:2022:762, 20. punkts.

⁽²⁴⁾ Tiesas spriedums *Wegener*, C-537/17, ECLI:EU:C:2018:361, 25. punkts.

⁽²⁵⁾ Tiesas spriedums *České aerolinie*, C-502/18, ECLI:EU:C:2019:604, 20.–26. punkts.

⁽²⁶⁾ Tiesas spriedums *České aerolinie*, C-502/18, ECLI:EU:C:2019:604, 33. punkts.

⁽²⁷⁾ Tiesas spriedums *KLM Royal Dutch Airlines*, C-367/20, ECLI:EU:C:2020:909, 33. punkts.

⁽²⁸⁾ Tiesas spriedums *United Airlines*, C-561/20, ECLI:EU:C:2022:266, 44. punkts.

Lai gan iepriekš minētie piemēri attiecas uz savienotajiem lidojumiem, ko gaisa pārvadātāji veic saskaņā ar koda koplietošanas līgumiem, Tiesa ir skaidri norādījusi, ka nevienā regulas noteikumā nav paredzēts nosacījums, ka, lai lidojumu varētu kvalificēt par savienoto lidojumu, starp pārvadātājiem, kas nodrošina savienoto lidojumu, jābūt konkrētām tiesiskajām attiecībām ⁽²⁹⁾.

Tāpēc Regula (EK) Nr. 261/2004 attiecas arī uz pasažieriem savienotajā lidojumā, kas sastāv no vairākiem lidojumiem, kurus veic dažādi apkalpojošie gaisa pārvadātāji, ko nesaista konkrētas tiesiskās attiecības, ja šo lidojumu kombināciju ir izraudzījušies ceļojumu aģentūra, kura izrakstījusi vienu kopīgu rēķinu un izsniegusi vienotu biļeti šim pārvadājumam ⁽³⁰⁾.

2.1.4. Lidojumi, uz kuriem neattiecas Regulas (EK) Nr. 261/2004 darbības joma

Regula (EK) Nr. 261/2004 nav piemērojama pasažieriem savienotos lidojumos, kurus apkalpo ES gaisa pārvadātājs un kuri rezervēti vienā rezervācijā, ja gan brauciena pirmā segmenta izlidošanas lidosta, gan otrā segmenta ielidošanas lidosta atrodas trešā valstī un tikai lidosta, kurā notiek starp nolaišanās, atrodas dalībvalsts teritorijā ⁽³¹⁾. Tādējādi Tiesa precizēja, ka regulas piemērojamība savienota lidojuma gadījumā būtu jānosaka, pamatojoties tikai uz pirmās izlidošanas lidostas un pasažiera galamērķa lidostas ģeogrāfisko atrašanās vietu. Ja abas atrodas ārpus ES teritorijas, Regula (EK) Nr. 261/2004 neattiecas uz šādu lidojumu pasažieriem, pat ja viņiem ir viena vai vairākas starp nolaišanās ES.

2.1.5. Regulas (EK) Nr. 261/2004 darbības joma attiecībā uz trešā valstī saņemto kompensāciju vai atbalstu un ietekme uz saņēmēju tiesībām saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 261/2004

Regulas (EK) Nr. 261/2004 3. panta 1. punkta b) apakšpunktā ir paredzēts, ka regulu piemēro pasažieriem, kuri izlido no lidostas, kas atrodas ārpus ES (t. i., trešā valstī), un ceļo uz ES, ja lidojumu veic kādā ES dalībvalstī licencēts gaisa pārvadātājs ("ES gaisa pārvadātājs"), izņemot, ja tie saņēmuši atlīdzinājumu vai kompensāciju un atbalstu minētajā trešā valstī.

Var rasties jautājums, vai pasažieriem, kas lido uz ES no trešās valsts lidostas, ir tiesības saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 261/2004, ja saskaņā ar trešās valsts tiesību aktiem par pasažieru tiesībām jau ir tikušas piešķirtas šādas tiesības:

- 1) atlīdzinājums (piem., ceļojuma talons) vai kompensācija (kuras apmērs var atšķirties no Regulā (EK) Nr. 261/2004 paredzētā), un
- 2) atbalsts (piem., atlīdzinājums vai maršruta maiņa saskaņā ar 8. pantu, kā arī ēdināšana, dzērieni, izmitināšana viesnīcā un saziņas iespējas, kā noteikts regulas 9. pantā).

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

Ja abas šīs tiesības tika piešķirtas izlidošanas vietā, pamatojoties uz vietējiem tiesību aktiem vai brīvprātīgi, pasažieri nevar pieprasīt vēl citas tiesības saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 261/2004, jo šī regula nav piemērojama ⁽³²⁾.

Tomēr Tiesa ⁽³³⁾ ir nospriedusi, ka nevar uzskatīt, ka pasažierim var liegt Regulā (EK) Nr. 261/2004 paredzēto aizsardzību tikai tādēļ, ka viņš var saņemt noteiktu kompensācijas trešā valstī. Šajā sakarā apkalpojošajam gaisa pārvadātājam būtu jāpierāda, ka kompensācija, kas piešķirta trešā valstī, pēc nolūka atbilst kompensācijai, ko garantē Regula (EK) Nr. 261/2004, vai ka nosacījumi, kas attiecas uz kompensāciju un atbalstu, un dažādie līdzekļi to īstenošanai ir līdzvērtīgi tiem, kas paredzēti Regulā (EK) Nr. 261/2004.

⁽²⁹⁾ Tiesas spriedums *flightright*, C-436/21, ECLI:EU:C:2022:762, 28. punkts.

⁽³⁰⁾ Tiesas spriedums *flightright*, C-436/21, ECLI:EU:C:2022:762, 31. punkts.

⁽³¹⁾ Tiesas spriedums *Airhelp*, C-451/20, ECLI:EU:C:2022:123, 41. punkts.

⁽³²⁾ Tiesas spriedums *KLM Royal Dutch Airlines*, C-367/20, ECLI:EU:C:2020:909, 18. un 25. punkts.

⁽³³⁾ Tiesas spriedums *van der Lans*, C-257/14, ECLI:EU:C:2015:618, 28. punkts.

2.2. **Materiālā piemērošanas joma**

2.2.1. *Regulas (EK) Nr. 261/2004 nepiemērošana pasažieriem, kas ceļo ar helikopteru*

Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 261/2004 3. panta 4. punktu šī regula attiecas tikai uz fiksētu spārnu gaisa satiksmes līdzekļiem, ko ekspluatē licencēts gaisa pārvadātājs. Tādējādi to nepiemēro helikopteru pakalpojumiem.

2.2.2. *Regulas (EK) Nr. 261/2004 nepiemērošana pasažieriem, kas ceļo bez maksas vai par samazinātu biļešu cenu, kura sabiedrībai nav tieši vai netieši pieejama*

Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 261/2004 3. panta 3. punktu regula neattiecas uz pasažieriem, kas ceļo bez maksas vai par samazinātu biļešu cenu, kura sabiedrībai nav tieši vai netieši pieejama.

“Ceļošana bez maksas” nozīmē, ka gaisa pārvadātājs pārvadā pasažieri, pasažierim neuzņemoties nekādas finansiālas saistības. Šis termins neattiecas uz gadījumiem, kad gaisa pārvadājumu maksa ir samazināta līdz nullei, bet pasažieriem tik un tā ir jāmaksā nodokļi un citi maksājumi, lai saņemtu biļetes.

Ja biļete saņemta par samazinātu maksu, noteicošais faktors ir tas, vai šis samazinājums ir rezervēts noteiktai personu grupai, vai arī tas ir pieejams ikvienam, kas vēlas rezervēt biļetes, pat ja varētu būt jāizpilda konkrēti nosacījumi vai prasības. Šādas biļetes joprojām tiktu uzskatītas par “pieejamām sabiedrībai”, un uz to turētājiem attiektos regula.

Tomēr šis noteikums attiecas uz īpašu braukšanas maksu, ko gaisa pārvadātāji piedāvā saviem darbiniekiem. Regula (EK) Nr. 261/2004 nav piemērojama arī pasažierim, kas ceļo ar preferenciālas maksas biļeti, kuru gaisa pārvadātājs izsniedzis kā daļu no pasākuma sponsorēšanas darbības, kuru var izmantot tikai noteiktas konkrēti norādītas personas un kuras izsniegšanai ir nepieciešama iepriekšēja un individuāla atļauja no šā gaisa pārvadātāja ⁽³⁴⁾.

Savukārt 3. panta 3. punktā ir noteikts, ka regula attiecas uz pasažieriem, kuru biļetes ir izsniegtas saskaņā ar gaisa pārvadātāja vai ceļojuma rīkotāja noteiktu biežu lidojumu programmu vai citu komerciālu programmu.

Attiecībā uz zīdaiņiem Tiesa ir nospriedusi, ka no Regulas (EK) Nr. 261/2004 piemērošanas jomas ir izslēgti pasažieri, kuri ceļo bez maksas sava mazā vecuma dēļ, bet kuriem nav piešķirtas sēdvietas vai iekāpšanas kartes un kuru vārdi nav norādīti viņu vecāku veiktajā rezervācijā ⁽³⁵⁾.

2.2.3. *Prasība par pasažieru ierašanos uz reģistrāciju*

No Regulas (EK) Nr. 261/2004 3. panta 2. punkta izriet, ka, lai uz pasažieriem attiektos šī regula, viņiem: i) ir jābūt apstiprinātai rezervācijai un ii) ir laikus jāierodas uz reģistrāciju. Otro prasību nepiemēro lidojuma atcelšanas gadījumā.

Šie abi nosacījumi ir kumulatīvi, proti, pasažieri nevar uzskatīt par ieradušos uz reģistrāciju, pamatojoties uz to, ka pasažierim ir apstiprināta rezervācija uz attiecīgo lidojumu ⁽³⁶⁾. Lai varētu piemērot 3. panta 2. punktu, pasažieriem ir laikus jāierodas lidostā, konkrētāk, — pie apkalpojošā gaisa pārvadātāja pārstāvja, lai viņu varētu nogādāt uz paredzēto galamērķi, pat ja pirms došanās uz lidostu viņš jau ir reģistrējies tiešsaistē ⁽³⁷⁾.

Attiecībā uz pierādījumu, ka pasažieri ir faktiski ieradušies uz reģistrāciju, Tiesa ir apstiprinājusi, ka pasažieri, kuriem ir apstiprināta rezervācija uz lidojumu un kuri ir veikuši lidojumu, ir jāuzskata par tādiem, kas ir pienācīgi izpildījuši prasību ierasties uz reģistrāciju pirms lidojuma, šajā nolūkā neuzrādot iekāpšanas karti vai jebkādu citu dokumentu, kas apliecina viņu ierašanos noteiktajā termiņā uz reģistrāciju aizkavētam lidojumam. Gaisa pārvadātājam būtu jāpierāda, ka šie pasažieri nav tikuši pārvadāti attiecīgajā lidojumā ⁽³⁸⁾.

⁽³⁴⁾ Tiesas rīkojums *SATA International — Azores Airlines*, C-316/20, ECLI:EU:C:2020:966, 19. punkts.

⁽³⁵⁾ Tiesas rīkojums *Vueling Airlines*, C-686/20, ECLI:EU:C:2021:859, 31. punkts.

⁽³⁶⁾ Tiesas rīkojums *easyJet Airline*, C-756/18, ECLI:EU:C:2019:902, 25. punkts.

⁽³⁷⁾ Tiesas spriedums *Laudamotion GmbH*, C-474/22, ECLI:EU:C:2024:73, 21. punkts.

⁽³⁸⁾ Tiesas rīkojums *easyJet Airline*, C-756/18, ECLI:EU:C:2019:902, 28., 29., 30. un 33. punkts.

Tiesa ir apstiprinājusi, ka prasība ierasties uz reģistrāciju ir būtiska gadījumos, kad pasažieri vēlas pieprasīt kompensāciju par lidojumu ilgū kavēšanos ielidošanā ⁽³⁹⁾. To ir svarīgi ņemt vērā gadījumos, kad pasažieri iepriekš tiek informēti par to, ka viņu lidojums aizkavēsies, un nolemj neierasties lidostā vai nu tāpēc, ka ir nolēmuši tomēr neceļot, vai arī tāpēc, ka paši ir noorganizējuši alternatīvu pārvadājuma veidu.

2.2.4. Piemērošana apkalpojošajiem gaisa pārvadātājiem

Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 261/2004 3. panta 5. punktu par regulā paredzēto pienākumu izpildi vienmēr ir atbildīgs apkalpojošais gaisa pārvadātājs, nevis, piemēram, cits gaisa pārvadātājs, kas ir pārdevis biļetes. Apkalpojošā gaisa pārvadātāja jēdziens Regulas (EK) Nr. 261/2004 7. apsvērumā ir aprakstīts kā pārvadātājs, “kas veic vai plāno veikt lidojumu, neatkarīgi no tā, vai šis gaisa pārvadātājs veic pārvadājumu ar tā īpašumā esošu lidaparātu vai ar lidaparātu, kas ir iznomāts vai iznomāts kopā ar apkalpi, vai saskaņā ar citiem noteikumiem” ⁽⁴⁰⁾.

Tiesa ir precizējusi, ka “nomas ar apkalpi” gadījumā, kad viena aviosabiedrība (iznomātājs) nodrošina gaisa kuģi kopā ar apkalpi citai aviosabiedrībai (nomniekam), iznomātāju nevar uzskatīt par apkalpojošo gaisa pārvadātāju Regulas (EK) Nr. 261/2004 nozīmē. Tas ir tāpēc, ka operatīvā atbildība par lidojumu joprojām ir nomniekam, nevis gaisa pārvadātājam, kas iznomājis savu gaisa kuģi un apkalpi ⁽⁴¹⁾.

Attiecībā uz gaisa pārvadātāja darbības licenci Tiesa ir precizējusi, ka Regulas (EK) Nr. 261/2004 piemērošanas joma neattiecas uz sabiedrību, kas ir iesniegusi uzņēmējdarbības licences pieprasījumu, bet plānotā lidojuma veikšanas laikā to vēl nav saņēmusi. Tāpēc, lai pasažieriem būtu tiesības uz kompensāciju saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunktu un 7. panta 1. punktu, gaisa pārvadātājam ir jābūt *derīgai* uzņēmējdarbības licencei ⁽⁴²⁾.

2.2.5. Notikumi, uz kuriem attiecas Regula (EK) Nr. 261/2004

Regula (EK) Nr. 261/2004 aizsargā pasažierus iekāpšanas atteikuma, lidojuma atcelšanas, kavēšanās, komforta palielināšanas un samazināšanas gadījumā. Šie notikumi, kā arī pasažieru tiesības gadījumā, ja tie realizējas, ir aprakstīti nākamajās iedaļās.

2.2.6. Regulas (EK) Nr. 261/2004 nepiemērošana multimodāliem braucieniem

Regula (EK) Nr. 261/2004 neattiecas uz multimodāliem braucieniem, kas aptver vairākus transporta veidus saskaņā ar vienu pārvadājuma līgumu. Plašāka informācija ir sniegta 6. iedaļā.

2.2.7. Regulas (EK) Nr. 261/2004 darbības joma saistībā ar Direktīvu (ES) 2015/2302 (Komplekso ceļojumu direktīva)

Regulas (EK) Nr. 261/2004 3. panta 6. punktā un 16. apsvērumā ir noteikts, ka regulu piemēro arī lidojumiem kompleksā ceļojuma ietvaros, izņemot gadījumus, kad komplekso ceļojumu atceļ citu iemeslu dēļ, nevis lidojuma atcelšanas dēļ (piem., viesnīcas rezervācijas atcelšanas gadījumā). Ir arī norādīts, ka ar Regulu (EK) Nr. 261/2004 piešķirtās tiesības neietekmē tiesības, kas ceļotājiem piešķirtas saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2015/2302 ⁽⁴³⁾. Ceļotājiem tādējādi principā ir tiesības attiecībā gan uz kompleksā pakalpojuma organizatoru saskaņā ar Direktīvu (ES) 2015/2302, gan apkalpojošo gaisa pārvadātāju saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 261/2004. Direktīvas (ES) 2015/2302 14. panta 5. punktā arī ir paredzēts, ka tiesības uz kompensāciju vai cenas samazinājumu, kas paredzētas minētajā direktīvā, neietekmē ceļotāju tiesības saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 261/2004, bet precizēts, ka kompensāciju vai cenas samazinājumu, kas piešķirts saskaņā ar pasažieru tiesību aizsardzības noteikumiem un saskaņā ar minēto direktīvu, vienu no otra atskaita, lai izvairītos no pārmērīgas kompensācijas.

⁽³⁹⁾ Tiesas spriedums *Laudamotion GmbH*, C-474/22, ECLI:EU:C:2024:73, 34. punkts.

⁽⁴⁰⁾ Sk. arī “apkalpojošā gaisa pārvadātāja” definīciju 2. panta b) punktā.

⁽⁴¹⁾ Tiesas spriedums *Wirth*, C-532/17, ECLI:EU:C:2018:527, 26. punkts.

⁽⁴²⁾ Tiesas rīkojums *Breyer*, C-292/18, ECLI:EU:C:2018:99, 28. punkts.

⁽⁴³⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2015/2302 (2015. gada 25. novembris) par kompleksiem ceļojumiem un saistītiem ceļojumu pakalpojumiem, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 2006/2004 un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2011/83/ES un atceļ Padomes Direktīvu 90/314/EEK (OV L 326, 11.12.2015., 1. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2015/2302/oj>). Saskaņā ar Direktīvas (ES) 2015/2302 29. pantu atsauces uz Direktīvu 90/314/EEK regulā ir jālasa kā atsauces uz Direktīvu (ES) 2015/2302.

Tomēr ne Regulā (EK) Nr. 261/2004, ne Direktīvā (ES) 2015/2302 nav paskaidrots jautājums, vai izmaksas par abu kopīgajām saistībām galu galā ir jāsedz kompleksā pakalpojuma organizatoram vai apkalpojošajam gaisa pārvadātājam ⁽⁴⁴⁾. Tādējādi šo jautājumu risināšana ir atkarīga no līguma noteikumiem starp organizētāju un gaisa pārvadātāju un piemērojamiem valsts tiesību aktiem. Nekādas vienošanās šajā sakarā (citastarp praktiskas vienošanās, lai novērstu pārmērīgu kompensāciju) nedrīkst negatīvi ietekmēt pasažieru iespējas adresēt savu prasību vai nu kompleksā pakalpojuma organizatoram, vai gaisa pārvadātājam un iegūt attiecīgi tam pienākošās tiesības saskaņā ar tiesībām, kas nav paredzētas Direktīvā (ES) 2015/2302.

Šajā sakarā Tiesa ir nospriedusi, ka saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 261/2004 8. panta 2. punktu pasažieri, kuriem, pamatojoties uz Komplekso ceļojumu direktīvu, ir tiesības vērsties pie ceļojumu rīkotāja, lai atgūtu par aviobiļetēm samaksāto summu, vairs nav iespējas, pamatojoties uz Regulu (EK) Nr. 261/2004, prasīt atlīdzināt šo summu no gaisa pārvadātāja, citastarp tad, ja ceļojumu rīkotājs finansāli nav spējīgs atmaksāt biļetes cenu un nav veicis nekādus pasākumus, lai to nodrošinātu ⁽⁴⁵⁾. Citiem vārdiem sakot, pasažieri, kuriem ir tiesības pieprasīt atlīdzinājumu no sava ceļojuma rīkotāja saskaņā ar Direktīvu (ES) 2015/2302, nevar prasīt atlīdzinājumu no gaisa pārvadātāja saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 261/2004.

Tomēr ceļotājs var pieprasīt kompensāciju tieši no gaisa pārvadātāja par lidojumu, kas ir kavējies trīs stundas vai ilgāk vai ir atcelts, pat ja ceļotājs un attiecīgais gaisa pārvadātājs nav savstarpēji noslēguši līgumu un lidojums ir kompleksa ceļojuma daļa ⁽⁴⁶⁾.

3. NOTIKUMI, KAS RADA TIESĪBAS SASKAŅĀ AR REGULU (EK) Nr. 261/2004

3.1. Iekāpšanas atteikums

3.1.1. "Iekāpšanas atteikuma" jēdziens

Jēdziens "iekāpšanas atteikums" attiecas ne tikai uz virspārdošanas gadījumiem, bet arī uz iekāpšanas atteikumiem citu, piemēram, operatīvu, apsvērumu dēļ ⁽⁴⁷⁾. Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 261/2004 2. panta j) punktu "iekāpšanas atteikums" neattiecas uz situāciju, kurā pastāv pamatots iemesls atteikties uzņemt pasažierus reisā, lai gan viņi ir savlaicīgi ieradušies uz iekāpšanu, piemēram, veselības stāvokļa, drošības apsvērumu vai nepiemērotu ceļojuma dokumentu dēļ.

Ja pasažierim, kam ir apstiprināta rezervācija, ir aizkavējies sākotnējais lidojums un pasažierim ir mainīts maršruts uz citu reisu, tas nav uzskatāms par iekāpšanas atteikumu Regulas (EK) Nr. 261/2004 2. panta j) punkta nozīmē.

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

Tiesa ir apstiprinājusi, ka jēdziens "iekāpšanas atteikums" ietver arī iepriekš iepļānotu iekāpšanas atteikumu; tas attiecas uz situācijām, kad apkalpojošais gaisa pārvadātājs iepriekš informē pasažierus, ka tas pret viņu gribu atteiks iekāpšanu reisā, uz kuru viņiem bija apstiprināta rezervācija ⁽⁴⁸⁾.

Tiesa ir arī precizējusi, ka iepriekš iepļānota iekāpšanas atteikuma gadījumā gaisa pārvadātājam ir jāmaksā pasažieriem kompensācija saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 261/2004 4. panta 3. punktu, pat ja pasažieri nav ieradušies uz iekāpšanu saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 261/2004 3. panta 2. punktā paredzētajiem nosacījumiem ⁽⁴⁹⁾.

⁽⁴⁴⁾ Tomēr attiecībā uz "tiesībām uz atlīdzinājumu" skatīt Regulas (EK) Nr. 261/2004 13. pantu un Direktīvas (ES) 2015/2302 22. pantu.

⁽⁴⁵⁾ Tiesas spriedums *Aegean Airlines*, C-163/18, ECLI:EU:C:2019:585, 44. punkts.

⁽⁴⁶⁾ Tiesas spriedums *Primera Air Scandinavia*, C-215/18, ECLI:EU:C:2020:235, 38. punkts.

⁽⁴⁷⁾ Tiesas spriedums *Finnair*, C-22/11, ECLI:EU:C:2012:604, 26. punkts.

⁽⁴⁸⁾ Tiesas spriedums *LATAM Airlines Group*, C-238/22, ECLI:EU:C:2023:815, 28. punkts.

⁽⁴⁹⁾ Tiesas spriedums *LATAM Airlines Group*, C-238/22, ECLI:EU:C:2023:815, 39. punkts.

Ja pasažieriem, kuriem ir rezervācija, ieskaitot turpceļa un atpakaļceļa lidojumu, netiek atļauts iekāpt atpakaļceļa lidojumā, jo viņi nav izmantojuši turpceļa lidojumu (t. s. “no-show”), to var uzskatīt par gaisa pārvadātāja noteikumu pārkāpumu. Tas pats ir spēkā, ja pasažieriem ir rezervācija, kurā ietverti secīgi lidojumi, un tiem neatļauj iekāpt lidmašīnā, pamatojoties uz to, ka nav izmantots(-i) iepriekšējais(-ie) lidojums(-i). Gaisa pārvadātāju noteikumiem ir jāatbilst valsts tiesību aktiem, ar kuriem transponē ES tiesību aktu noteikumus par patērētāju tiesību aizsardzību, piemēram, Padomes 1993. gada 5. aprīļa Direktīvu 93/13/EEK par negodīgiem noteikumiem patērētāju līgumos⁽⁵⁰⁾. Tiesa vēl nav lēmusi par to, vai tas ir iekāpšanas atteikums Regulas (EK) Nr. 261/2004 2. panta j) punkta nozīmē. Turklāt šāda prakse var tikt aizliegta ar valsts tiesību aktiem.

Ja pasažieriem, kas ceļo ar lolojumdzīvnieku, nav atļauts iekāpt, jo viņiem nav attiecīgās lolojumdzīvnieka dokumentācijas, vai ja dzīvnieka pārvadāšana neatbilst gaisa pārvadātāja noteikumiem, tas nav uzskatāms par iekāpšanas atteikumu.

Tomēr, ja pasažieriem tiek atteikta iekāpšana sakarā ar kļūdu, ko pieļāvis uz zemes strādājošs darbinieks, pārbaudot ceļošanas dokumentus (citastarp vīzas), tas ir uzskatāms par iekāpšanas atteikumu Regulas (EK) Nr. 261/2004 2. panta j) punkta nozīmē.

Šajā sakarā Tiesa ir nospriedusi, ka ar Regulu (EK) Nr. 261/2004 attiecīgajam gaisa pārvadātājam netiek piešķirtas pilnvaras vienpusēji un galīgi novērtēt un nolemt, ka konkrētā gadījumā atteikums ir saprātīgi pamatots, un līdz ar to liegt attiecīgajiem pasažieriem aizsardzību, kas viņiem būtu jāsaņem saskaņā ar minēto regulu⁽⁵¹⁾.

Pārvadāšanas standartnoteikumos nevar iekļaut noteikumu, kas ierobežo vai izslēdz gaisa pārvadātāja pienākumus saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 261/2004 piešķirt pasažierim kompensāciju, ja iekāpšana ir atteikta ceļošanas dokumentu iespējamās neatbilstības dēļ⁽⁵²⁾.

Situācija ir atšķirīga, ja gaisa pārvadātājs un tā apkalpe atsakās atļaut pasažierim iekāpt gaisa kuģī drošības apsvērumu dēļ, balstoties uz pamatotiem iemesliem saskaņā ar 2. panta j) punktu. Gaisa pārvadātājiem būtu pilnībā jāizmanto IATA Timatic datubāze un jākonsultējas ar attiecīgo valstu publiskajām iestādēm (vēstniecībām un Ārlietu ministriju), lai pārbaudītu ceļošanas dokumentu un (ieceļošanas) vīzu prasības galamērķa valstīs, un jāveic atbilstoša uzskaitē nolūkā novērst to, ka pasažieriem tiek nepamatoti atteikta iekāpšana. Dalībvalstīm būtu jāpārliedz, ka tās IATA/Timatic sniedz pilnīgu un atjauninātu informāciju par ceļošanas dokumentiem, jo īpaši attiecībā uz vīzas prasībām vai atbrīvojumiem no šīm prasībām.

Attiecībā uz personu ar invaliditāti vai personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām ceļošanu ir dota atsauce uz Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 1107/2006⁽⁵³⁾ 4. pantu un attiecīgajām skaidrojošajām pamatnostādņēm⁽⁵⁴⁾.

3.1.2. Tiesības, kas saistītas ar iekāpšanas atteikumu

Iekāpšanas atteikums pret pasažiera gribu tam dod: i) tiesības uz “kompensāciju”, kā noteikts Regulas (EK) Nr. 261/2004 7. pantā; ii) tiesības izvēlēties starp atlīdzinājumu, maršruta maiņu vai cita lidojuma rezervāciju vēlāk, kā noteikts 8. pantā, un iii) tiesības uz “aprūpi” saskaņā ar 9. pantu.

⁽⁵⁰⁾ OV L 95, 21.4.1993., 29. lpp. (ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1993/13/oj>); sk. arī Tiesas spriedumu *Air Berlin / VZBV*, C-290/16, ECLI:EU:C:2017:523, 46.–49. punkts.

⁽⁵¹⁾ Tiesas spriedums *Blue Air — Airline Management Solutions*, C-584/18, ECLI:EU:C:2020:324, 92. un 94. punkts.

⁽⁵²⁾ Tiesas spriedums *Blue Air — Airline Management Solutions*, C-584/18, ECLI:EU:C:2020:324, 103. punkts.

⁽⁵³⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1107/2006 (2006. gada 5. jūlijs) par invalidu un personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām tiesībām, ceļojot ar gaisa transportu (OV L 204, 26.7.2006., 1. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1107/oj>).

⁽⁵⁴⁾ Skaidrojošās pamatnostādnes par to, kā piemērot Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 5. jūlija Regulu (EK) Nr. 1107/2006 par invalidu un personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām tiesībām, ceļojot ar gaisa transportu (SWD(2012) 171 final, 11.6.2012. [jāatjaunina pēc pārskatīto pamatnostādņu pieņemšanas]).

3.2. Atcelšana

3.2.1. Atcelšanas definīcija

Regulas (EK) Nr. 261/2004 2. panta l) punktā ir noteikts, ka “atcelšana” ir tāda lidojuma neveikšana, kurš ir bijis iepriekš plānots un uz kuru ir rezervēta vismaz viena vieta.

Principā atcelšana notiek, ja sākotnējā lidojuma plānošana tiek pārtraukta un šā lidojuma pasažieri pievienojas pasažieriem lidojumā, kas arī ir ticis plānots, bet neatkarīgi no sākotnējā lidojuma. Regulas 2. panta l) punktā nav paredzēts, ka pārvadātājam ir jāpieņem tiešs lēmums atcelt lidojumu ⁽⁵⁵⁾.

Lidojums, kura izlidošanas un ielidošanas vietas atbilda plānotajam, taču kura ietvaros ir veikta neplānota starpnolaišanās, nav uzskatāms par atceltu ⁽⁵⁶⁾.

Turpretī Tiesa ⁽⁵⁷⁾ uzskata, ka principā nevar konstatēt lidojuma kavēšanos vai atcelšanu, balstoties uz apzīmējumu “kavējas” vai “atcelts”, kas norādīts uz lidostas ziņojumu dēļa vai ko sniedz gaisa pārvadātāja personāls. Tāpat apstāklis, ka pasažieri saņem atpakaļ savu bagāžu vai saņem jaunas iekāpšanas kartes, principā nav noteicošs faktors, lai pārliecinātos, ka lidojums ir ticis atcelts. Šie apstākļi nav saistīti ar lidojuma objektīvajiem elementiem, un tos var izraisīt dažādi faktori. Konkrētāk, Tiesa ir īpaši norādījusi, ka šie apstākļi (t. i., paziņojums par lidojuma “aizkavēšanos” vai “atcelšanu”) var “rasties sakarā ar kļūdām kvalifikācijā vai apstākļiem attiecīgajā lidostā, vai tie var izrietēt no gaidīšanas laika un vajadzības attiecīgajiem pasažieriem pavadīt nakti viesnīcā”.

3.2.2. Izlidošanas laika maiņa

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

Piemēram, lidojumu neuzskata par “atceltu”, ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs lidojuma izlidošanas laiku atliek par mazāk nekā trīs stundām, neveicot citas izmaiņas lidojumā ⁽⁵⁸⁾.

Tomēr lidojums ir jāuzskata par “atceltu”, ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs lidojuma izlidošanas laiku pārceļ uz agrāku laiku vairāk nekā par vienu stundu ⁽⁵⁹⁾.

3.2.3. Gadījums, ja gaisa kuģis atgriežas izlidošanas punktā

Jēdziens “atcelšana”, kā tas paredzēts Regulas (EK) Nr. 261/2004 2. panta l) punktā, attiecas arī uz gadījumu, kad gaisa kuģis ir pacēlies, bet kāda iemesla dēļ pēc tam ir spiests atgriezties izlidošanas lidostā, kur pasažierus no minētā gaisa kuģa pārvieto uz citiem lidojumiem. Patiešām, no apstākļa, ka izlidošana tika nodrošināta, bet gaisa kuģis vēlāk atgriežas izlidošanas lidostā, nerasniedzot plānā paredzēto galamērķi, izriet, ka sākotnēji plānotais lidojums nevar tikt uzskatīts par notikušu ⁽⁶⁰⁾.

⁽⁵⁵⁾ Tiesas spriedums *Sousa Rodríguez* u. c., C-83/10, ECLI:EU:C:2011:652, 29. punkts.

⁽⁵⁶⁾ Tiesas rīkojums *Wunderlich*, C-32/16, ECLI:EU:C:2016:753, 27. punkts.

⁽⁵⁷⁾ Tiesas spriedums *Sturgeon* u. c., apvienotās lietas C-402/07 un C-432/07, ECLI:EU:2009:716, 37. un 38. punkts.

⁽⁵⁸⁾ Tiesas spriedums *Azurair* u. c., apvienotās lietas C-146/20, C-188/20, C-196/20 un C-270/20, ECLI:EU:C:2021:1038, 87. punkts.

⁽⁵⁹⁾ Tiesas spriedums *Airhelp*, C-263/20, ECLI:EU:C:2021:1039, 35. punkts; spriedums *Corendon Airlines*, C-395/20, ECLI:EU:C:2021:1041, 23. punkts.

⁽⁶⁰⁾ Tiesas spriedums *Sousa Rodríguez* u. c., C-83/10, ECLI:EU:C:2011:652, 28. punkts.

3.2.4. Novirzīts lidojums

Ja lidojums tiek novirzīts uz lidostu, kas neatbilst lidostai, kura saskaņā ar sākotnējo ceļojuma plānu norādīta kā galamērķis, to pielīdzina atcelšanai, ja vien ielidošanas lidosta un sākotnējā galamērķa lidosta neapkalpo to pašu pilsētu, apdzīvoto vietu vai reģionu, un tādā gadījumā to var uzskatīt par kavēšanos⁽⁶¹⁾. Tādējādi, ja novirzītais lidojums nolaižas lidostā, kas nav sākotnēji paredzētā lidosta un kas neapkalpo to pašu pilsētu, apdzīvoto vietu vai reģionu, pasažieriem ir tiesības uz kompensāciju par lidojuma atcelšanu⁽⁶²⁾.

3.2.5. Pierādīšanas pienākums atcelšanas gadījumā

Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 261/2004 5. panta 4. punktu gaisa pārvadātājiem tiek uzlikts pierādīšanas pienākums par to, vai un kad pasažieri ir individuāli informēti par viņu lidojuma atcelšanu.

Par pienākumu informēt pasažierus par atcelšanu sk. arī 4.4.6. iedaļu.

3.2.6. Ar atcelšanu saistītās tiesības

Lidojuma atcelšana pasažieriem dod: i) tiesības uz atlīdzinājumu, maršruta maiņu vai atpakaļceļa lidojumu, kā noteikts Regulas (EK) Nr. 261/2004 8. pantā; ii) tiesības uz "aprūpi", kā noteikts 9. pantā, un iii) saskaņā ar 5. panta 1. punkta c) apakšpunktu tiesības uz "kompensāciju", kā noteikts 7. pantā. Regulas 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta pamatprincips ir tāds, ka ir jāizmaksā kompensācija, ja pasažieris nav informēts par atcelšanu pietiekami savlaicīgi.

Tomēr kompensācija nav jāmaksā, ja saskaņā ar 5. panta 3. punktu gaisa pārvadātājs var pierādīt, ka lidojuma atcelšanu ir izraisījuši ārkārtēji apstākļi, no kuriem nevarētu izvairīties, pat ja tiktu veikti visi iespējamie pasākumi⁽⁶³⁾.

3.3. Kavēšanās

3.3.1. Izlidošana kavējas

Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 261/2004 6. panta 1. punktu, ja izlidošana kavējas, tad pasažieriem, kurus skar šī kavēšanās, ir tiesības uz "aprūpi" saskaņā ar 9. pantu un atlīdzinājumu un atpakaļceļa lidojumu saskaņā ar 8. panta 1. punkta a) apakšpunktu. Regulas 6. panta 1. punkta pamatprincips ir tāds, ka tiesības ir atkarīgas no kavēšanās ilguma un lidojuma attāluma. Šajā sakarā jānorāda, ka 6. panta 1. punkts neattiecas uz tiesībām uz maršruta maiņu, kā noteikts 8. panta 1. punkta b) apakšpunktā, jo var uzskatīt, ka gaisa pārvadātājs vispirms cenšas novērst kavēšanās cēloni, lai samazinātu neērtības pasažieriem.

3.3.2. "Ilga kavēšanās" ielidošanā

Tiesa ir nospriedusi, ka ielidošanas kavēšanās vismaz trīs stundas dod tādas pašas tiesības uz kompensāciju kā atcelšana⁽⁶⁴⁾ (sīkāku informāciju sk. 4.4.5. iedaļā par kompensāciju).

3.3.3. Ielidošanas kavēšanās mērīšana un ielidošanas laika jēdziens

Tiesa ir secinājusi, ka jēdziens "ielidošanas laiks", ko izmanto, lai noteiktu kavēšanās ilgumu, kas skar lidojuma pasažierus, ja ielidošana kavējas, atbilst laikam, kurā vismaz vienas gaisa kuģa durvis tiek atvērtas, pieņemot, ka šajā brīdī pasažieriem tiek ļauts izkāpt no gaisa kuģa⁽⁶⁵⁾. Komisija uzskata, ka apkalpojošajam gaisa pārvadātājam būtu jāreģistrē ielidošanas laiks, pamatojoties, piemēram, uz lidojuma apkalpes vai apkalpošanas aģenta parakstītu deklarāciju. Ielidošanas laiks būtu jāpaziņo bez maksas pēc pieprasījuma valsts izpildiestādei un pasažieriem kā pierādījums par atbilstību Regulai (EK) Nr. 261/2004.

⁽⁶¹⁾ Tiesas spriedums *Austrian Airlines*, C-826/19, ECLI:EU:C:2021:318, 44. punkts.

⁽⁶²⁾ Tiesas rīkojums *TUIfly GmbH*, C-253/21, ECLI:EU:C:2021:840, 27. punkts.

⁽⁶³⁾ Sk. 5. iedaļu par ārkārtējiem apstākļiem.

⁽⁶⁴⁾ Tiesas spriedums *Sturgeon* u. c., apvienotās lietas C-402/07 un C-432/07, ECLI:EU:C:2009:716, 69. punkts. Sk. arī spriedumu *Nelson* u. c., apvienotās lietas C-581/10 un C-629/10, ECLI:EU:C:2012:657, 40. punkts, un rīkojumu *Germanwings*, C-413/11, ECLI:EU:C:2013:246, 19. punkts.

⁽⁶⁵⁾ Tiesas spriedums *Germanwings*, C-452/13, ECLI:EU:C:2014:2141, 27. punkts.

“Plānotais ielidošanas laiks”, ko izmanto kā sākuma punktu kavējuma aprēķināšanai, ir laiks, kas noteikts lidojuma grafikā un norādīts attiecīgā pasažiera rezervācijā (biļetē vai citā pierādījumā ⁽⁶⁶⁾) ⁽⁶⁷⁾.

Lai noteiktu tādas kavēšanās ilgumu, kuru ir nācies piedzīvot novirzītā reisa — kas ir nolaidies lidostā, kura nav sākotnēji paredzētā lidosta, bet kura apkalpo to pašu pilsētu, apdzīvoto vietu vai reģionu, — pasažierim, kā atsaucē laiks ir jāņem vērā laiks, kad pasažieris pēc transportēšanas [no ielidošanas lidostas] faktiski ierodas sākotnēji paredzētajā lidostā vai attiecīgā gadījumā citā tuvumā esošā vietā, par ko ir panākta vienošanās ar apkalpojošo gaisa pārvadātāju ⁽⁶⁸⁾.

Ja ielidošana kavējas par trim stundām vai vairāk un ja šo kavēšanos daļēji izraisījis notikums, kas kvalificējams kā ārkārtējs apstāklis, un daļēji cits iemesls, tad, lai izvērtētu, vai ir jāizmaksā kompensācija par šās ielidošanas kavēšanos, kavēšanās, kas notikusi ārkārtas apstākļa dēļ, ir jāatskaita no attiecīgās ielidošanas kopējā kavēšanās laika ⁽⁶⁹⁾.

3.4. Lielāka un mazāka komforta apstākļi

3.4.1. Lielāka un mazāka komforta apstākļu definīcija

Lielāka un mazāka komforta apstākļi ir definēti Regulas (EK) Nr. 261/2004 10. panta attiecīgi 1. un 2. punktā.

Attiecīgās pasažieru tiesības ir saistītas ar salona klases vai pakalpojuma klases maiņu, t. i., ekonomiskā klase, biznesa klase un pirmā klase. Tas neattiecas uz priekšrocībām, ko sniedz augstākas cenas biļete tajā pašā klasē (piem., attiecībā uz īpašām sēdvietām vai ēdināšanu). Tādējādi citas cenas biļetes iegāde tajā pašā pasažieru klasē netiek uzskatīta par lielāka vai mazāka komforta apstākļiem šā panta nozīmē. Tāpat pasažieri, kuri nesaņem apkalpošanu salonā atbilstoši viņu rezervācijai (piem., attiecībā uz sēdvietām vai ēdināšanu), bet kuri tik un tā ceļo tajā pašā klasē, netiek uzskatīti par tādiem, kam tiek samazināti komforta apstākļi. Tomēr viņiem varētu būt tiesības uz tās summas atmaksu, kas samaksāta par pakalpojumu, kurš nav saņemts saskaņā ar gaisa pārvadātāja noteikumiem un/vai valsts tiesību aktiem.

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

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

Komforta apstākļu paaugstināšanas gadījumā gaisa pārvadātājs nedrīkst prasīt pasažierim piemaksāt par paaugstinātu komfortu. Komforta apstākļu pazemināšanas gadījumā kompensācija kā atlīdzinājums, kas izteikts procentos no biļetes cenas, ir paredzēta Regulas (EK) Nr. 261/2004 10. panta 2. punkta a), b) un c) apakšpunktā.

Cena, kas jāņem vērā, lai noteiktu attiecīgajam pasažierim atmaksājamo summu, ir tā lidojuma cena, kurā notika pasažiera izvietošana zemākas klases vietā, izņemot, ja šī cena nav norādīta biļetē, kas iedibina viņa tiesības tikt pārvadātam šajā lidojumā. Šādā gadījumā par pamatu ir jāņem tā biļetes cenas daļa, kas atbilst proporcijai starp attiecīgā lidojuma attālumu un kopējo attālumu, kurā pasažierim ir tiesības tikt pārvadātam. Šajā cenā nav iekļauti biļetē norādītie nodokļi un nodevas, ar nosacījumu, ka ne to iekasējamība, ne apmērs nav atkarīgi no klases, attiecībā uz kuru šī biļete ir tikusi iegādāta ⁽⁷⁰⁾.

⁽⁶⁶⁾ Tiesas spriedums *Azurair* u. c., apvienotās lietas C-146/20, C-188/20, C-196/20 un C-270/20, ECLI:EU:C:2021:1038, 68. punkts.

⁽⁶⁷⁾ Tiesas rīkojums *FP Passenger Service*, C-654/19, ECLI:EU:C:2020:770, 25. punkts.

⁽⁶⁸⁾ Tiesas spriedums *Austrian Airlines*, C-826/19, ECLI:EU:C:2021:318, 49. punkts.

⁽⁶⁹⁾ Tiesas spriedums *Peškova* un *Peška*, C-315/15, ECLI:EU:C:2017:342, 54. punkts.

⁽⁷⁰⁾ Tiesas spriedums *Mennens*, C-255/15, ECLI:EU:C:2016:472, 32. un 43. punkts.

4. PASAŽIERU TIESĪBAS

4.1. Tiesības uz informāciju

4.1.1. Vispārīgas tiesības uz informāciju

Regulas (EK) Nr. 261/2004 14. panta 1. punktā ir ietverts paziņojuma teksts, kam ir jābūt salasāmam un norādītam pie reģistrācijas pasažieriem skaidri saredzamā veidā. Šis paziņojums būtu jānorāda fiziski vai elektroniski iespējami daudzās atbilstošās valodās. Tas jādara ne tikai lidostā pie reģistrācijas letes, bet arī lidostas kioskos, tiešsaistē un, vēlams, arī pie iekāpšanas vārtiem.

Turklāt, ja gaisa pārvadātājs pasažieriem sniedz daļēju, maldinošu vai nepareizu informāciju par viņu tiesībām atsevišķi vai kopumā, izmantojot reklāmu plašsaziņas līdzekļos vai publikācijas savā tīmekļvietnē, tas būtu uzskatāms par Regulas (EK) Nr. 261/2004 pārkāpumu saskaņā ar 15. panta 2. punktu, lasot to kopsakarā ar 20. apsvērumu, kā arī to var uzskatīt par negodīgu un maldinošu komercpraksi attiecībā pret patērētājiem saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2005/29/EK, kas attiecas uz uzņēmēju negodīgu komercpraksi iekšējā tirgū attiecībā pret patērētājiem⁽⁷¹⁾.

Kavēšanās, iekāpšanas atteikuma vai atcelšanas gadījumā apkalpojošajam gaisa pārvadātājam ir noteikts pienākums informēt lidmašīnas pasažierus par tā uzņēmuma precīzu nosaukumu un adresi, no kura viņi var prasīt kompensāciju, kā arī vajadzības gadījumā tam ir jāprecizē, kādi dokumenti pasažieriem ir jāpievieno savam kompensācijas pieteikumam. Savukārt apkalpojošajam gaisa pārvadātājam nav pienākuma informēt lidmašīnas pasažierus par tās kompensācijas precīzu apmēru, kuru tie eventuāli var iegūt⁽⁷²⁾.

4.1.2. Informācija, kas jāsniedz kavēšanās, iekāpšanas atteikuma vai atcelšanas gadījumā

Regulas (EK) Nr. 261/2004 14. panta 2. punktā ir noteikts, ka apkalpojošais gaisa pārvadātājs, kas atsaka iekāpšanu vai atceļ lidojumu, katram skartajam pasažierim izsniedz rakstveida paziņojumu, kurā izklāstīti noteikumi par kompensāciju un atbalstu. Tāpat ir noteikts, ka gaisa pārvadātājs "arī visiem pasažieriem, kuru lidojumi aizkavējas vismaz divas stundas, izsniedz tādu pašu paziņojumu". Prasība skartajiem pasažieriem izsniegt detalizētu rakstveida skaidrojumu par viņu tiesībām tādējādi nepārprotami attiecas uz iekāpšanas atteikumu, lidojuma atcelšanu un kavēšanos. Tomēr, ņemot vērā to, ka aizkavēšanās var rasties izlidošanas vietā, bet var arī īstenoties galamērķī, apkalpojošajam gaisa pārvadātājam vajadzētu pienācīgi informēt skartos pasažierus, kuru lidojumi galamērķī aizkavējas vismaz trīs stundas. Tikai šādā veidā katru pasažieri var pienācīgi informēt saskaņā ar 14. panta 2. punktā skaidri noteiktajām prasībām⁽⁷³⁾. Šāda pieeja pilnībā atbilst Tiesas spriedumam *Sturgeon* lietā⁽⁷⁴⁾, kurā noteikts, ka pret pasažieriem, kurus skar reisu kavēšanās vismaz trīs stundas, ir jābūt tādai pašai attieksmei kā pret pasažieriem, kuru lidojumi ir atcelti, attiecībā uz tiesībām saņemt kompensāciju saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 261/2004 7. pantu.

Prasība sniegt informāciju saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 261/2004 14. panta 2. punktu neietekmē citās ES tiesību normās, jo īpaši Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2011/83/ES⁽⁷⁵⁾ 8. panta 2. punktā un Direktīvas 2005/29/EK 7. panta 4. punktā, noteiktās prasības sniegt informāciju. Būtiskas informācijas nesniegšana un maldinošas informācijas sniegšana par pasažieru tiesībām arī var būt negodīga uzņēmēju komercprakse attiecībā pret patērētājiem saskaņā ar Direktīvu 2005/29/EK.

⁽⁷¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2005/29/EK (2005. gada 11. maijs), kas attiecas uz uzņēmēju negodīgu komercpraksi iekšējā tirgū attiecībā pret patērētājiem un ar ko groza Padomes Direktīvu 84/450/EEK un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 97/7/EEK, 98/27/EEK un 2002/65/EEK un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 2006/2004 ("Negodīgas komercprakses direktīva") (OV L 149, 11.6.2005., 22. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2005/29/oj>).

⁽⁷²⁾ Tiesas spriedums *Azurair* u. c., apvienotās lietas C-146/20, C-188/20, C-196/20 un C-270/20, ECLI:EU:C:2021:1038, 108. punkts.

⁽⁷³⁾ Pasažieriem sniegtajā informācijā par valstu izpildiestāžu sarakstu ES var atsaukties uz Komisijas tīmekļvietni, kurā norādīta visu valstu izpildiestāžu kontaktinformācija.

⁽⁷⁴⁾ Tiesas spriedums *Sturgeon* u. c., apvienotās lietas C-402/07 un C-432/07, ECLI:EU:C:2009:716, 69. punkts.

⁽⁷⁵⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2011/83/ES (2011. gada 25. oktobris) par patērētāju tiesībām un ar ko groza Padomes Direktīvu 93/13/EEK un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 1999/44/EK un atceļ Padomes Direktīvu 85/577/EEK un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 97/7/EEK (OV L 304, 22.11.2011., 64. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2011/83/oj>).

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

Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 261/2004 8. panta 1. punktu gaisa pārvadātājiem tiek uzlikts pienākums piedāvāt pasažieriem trīs izvēles iespējas, proti, starp:

- biļetes cenas atlīdzinājumu ⁽⁷⁶⁾ ⁽⁷⁷⁾ un — attiecībā uz savienotajiem reisiem — atpakaļceļa lidojumu uz sākotnējo izlidošanas lidostu pēc iespējas agrāk;
- maršruta maiņu līdz to galamērķim pēc iespējas agrāk vai
- maršruta maiņu, izmantojot pielīdzināmu apstākļu pārvadājumus, līdz to galamērķim vēlākā dienā atbilstīgi pasažiera vēlmēm, ja ir pieejamas brīvas vietas.

Ja apkalpojošajam gaisa pārvadātājam ir jāpiedāvā izvēle starp atlīdzinājumu un maršruta maiņu, gaisa pārvadātājam ir jāsniedz attiecīgajiem pasažieriem pilnīga informācija par visām iespējām attiecībā uz atlīdzinājumu un maršruta maiņu. Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 261/2004 5. panta 2. punktu pasažieriem no apkalpojošā gaisa pārvadātāja ir jāsaņem informācija par maršruta maiņu, kad tie ir informēti par atcelšanu. Attiecīgajiem pasažieriem nav nekāda pienākuma sniegt aktīvu ieguldījumu konkrētās informācijas meklēšanā ⁽⁷⁸⁾.

Parasti, ja pasažierim tiek atteikta iekāpšana vai tas ir informēts par lidojuma atcelšanu un ir pareizi informēts par pieejamo izvēli, pasažieris izvēli saskaņā ar 8. panta 1. punktu var veikt tikai vienu reizi. Tādā gadījumā, tiklīdz pasažieris ir izvēlējis vienu no trim iespējām saskaņā ar 8. panta 1. punkta a), b) vai c) apakšpunktu, gaisa pārvadātājam vairs nav nekādu pienākumu saistībā ar abām pārējām iespējām. Tomēr pienākums maksāt kompensāciju var joprojām būt piemērojams saskaņā ar 5. panta 1. punkta c) apakšpunktu, to lasot kopsakarā ar 7. pantu.

Gaisa pārvadātājam būtu vienlaikus jāpiedāvā izvēle starp atlīdzinājumu un maršruta maiņu. Savienoto reisu gadījumā gaisa pārvadātājam būtu vienlaikus jāpiedāvā izvēle starp atlīdzinājumu un atpakaļceļa lidojumu uz izlidošanas lidostu un maršruta maiņu. Gaisa pārvadātājam ir jāsedz maršruta maiņas vai atpakaļceļa lidojuma izmaksas. Ja gaisa pārvadātājs nepilda savu pienākumu piedāvāt maršruta maiņu vai atgriešanos ar pielīdzināmu apstākļu pārvadājumu pēc iespējas drīzāk, tam ir jāatlīdzina pasažierim radušās izmaksas par alternatīvu lidojumu uz pasažiera galamērķi vai atpakaļceļa lidojumu. Pienākums pierādīt, ka maršruta maiņa ir notikusi pēc iespējas drīzāk, ir apkalpojošajam gaisa pārvadātājam ⁽⁷⁹⁾. Tas pats attiecas uz atpakaļceļa lidojumu uz pirmo izlidošanas vietu. Ja gaisa pārvadātājs nepiedāvā iespēju izvēlēties starp atlīdzinājumu un maršruta maiņu un — savienoto reisu gadījumā — atlīdzinājumu un lidojumu atpakaļ uz izlidošanas lidostu un maršruta maiņu, bet vienpusēji nolemj atlīdzināt pasažierim, tad pasažierim ir tiesības saņemt papildu atlīdzinājumu par cenas starpību ar jauno biļeti, izmantojot pielīdzināmu apstākļu pārvadājumus.

Ja rezervācija ir veikta ar trešās personas, piemēram, rezervācijas platformas, starpniecību, lidojuma atcelšanas gadījumā gaisa pārvadātājam ir jāpiedāvā attiecīgajiem pasažieriem atbalsts, tiem piedāvājot citastarp biļetes pilnas cenas atlīdzinājumu tās summas apmērā, par kuru tā ir pirktā, kā arī, ja nepieciešams, atpakaļceļa lidojumu uz sākotnējo izlidošanas vietu ⁽⁸⁰⁾.

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

⁽⁷⁶⁾ Biļetes cenu atlīdzina par to brauciena daļu vai daļām, kas nav veiktas, un attiecībā uz jau veikto daļu vai daļām, ja lidojumam vairs nav jēgas, ņemot vērā pasažiera sākotnējo ceļojuma plānu. Principā, ja pasažieri izvēlējušies atgriezties savā izlidošanas lidostā, tad jau veiktajai brauciena daļai vai daļām vairs nav jēgas, ņemot vērā pasažieru sākotnējo ceļojuma plānu.

⁽⁷⁷⁾ Biļetes cenā, kas ir jāņem vērā, nosakot summu, kura gaisa pārvadātājam ir jāatlīdzina pasažierim lidojuma atcelšanas gadījumā, ietilpst starpība starp šā pasažiera samaksāto summu un to summu, ko ir saņēmis gaisa pārvadātājs, kura atbilst komisijas maksai, ko ir saņēmusi persona, kura ir iesaistījies kā starpniece starp abiem minētajiem, izņemot, ja šī komisijas maksa ir noteikta, gaisa pārvadātājam to nezinot (Tiesas spriedums *Harms*, C-601/17, ECLI:EU:C:2018:702, 20. punkts).

⁽⁷⁸⁾ Tiesas spriedums *Rusu*, C-354/18, ECLI:EU:C:2019:637, 56. punkts.

⁽⁷⁹⁾ Tiesas spriedums *Rusu*, C-354/18, ECLI:EU:C:2019:637, 62. punkts.

⁽⁸⁰⁾ Tiesas spriedums *Harms*, C-601/17, ECLI:EU:C:2018:702, 12. punkts.

Attiecībā uz atlīdzināšanas veidu 7. panta 3. punkta struktūra liecina, ka biļetes cenas atlīdzināšana galvenokārt notiek naudas summas veidā. Savukārt atlīdzinājums ceļojumu kuponu un/vai citu pakalpojumu veidā norādīts kā pakārtots atlīdzināšanas veids, jo tas ir pakļauts papildu nosacījumam par “pasažiera parakstītu piekrišanu” ⁽⁸¹⁾.

Šajā ziņā Tiesa ir precizējusi, ka ar jēdzienu “piekrišana” tā parastajā nozīmē saprot brīvu un apzinātu piekrišanu. Tātad 7. panta 3. punkta kontekstā šis jēdziens nozīmē, ka ir nepieciešama pasažiera brīva un apzināta piekrišana savas biļetes cenas atlīdzināšanai ceļojumu kuponu veidā ⁽⁸²⁾.

Attiecībā uz jēdzienu “parakstīta piekrišana” Tiesa ir arī precizējusi, ka tam nav obligāti jābūt pasažiera pašrocīgā vai digitalizētam parakstam, ja attiecīgie pasažieri ir saņēmuši skaidru un pilnīgu informāciju, kas ļauj izdarīt efektīvu un apzinātu izvēli un līdz ar to brīvi un apzināti piekrist savas biļetes cenas atlīdzināšanai drīzāk ceļojumu kuponu veidā, nevis naudas summas veidā. Ja šie nosacījumi ir izpildīti, var uzskatīt, ka “parakstīta piekrišana” ir sniegta, ja pasažieris ir aizpildījis attiecīgo tiešsaistes veidlapas daļu gaisa pārvadātāja tīmekļvietnē ⁽⁸³⁾.

Ja pasažieriem piedāvā izvēlēties turpināt braucienu vai mainīt maršrutu, tam ir jānotiek, “izmantojot pielīdzināmu apstākļu pārvadājumus”. Tas, vai pārvadājums ir pielīdzināmu apstākļu pārvadājums, var būt atkarīgs no vairākiem faktoriem un ir jāizlemj katrā atsevišķā gadījumā. Vadoties pēc apstākļiem, ieteicama šāda laba prakse:

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

Lai apkalpojošais gaisa pārvadātājs būtu atbrīvots no pienākuma maksāt kompensāciju saskaņā ar 7. pantu, tam ir jāizmanto visi tā rīcībā esošie līdzekļi, lai pēc iespējas ātrāk tiktu nodrošināta ceļojuma maršruta saprātīga un apmierinoša maiņa, citastarp meklējot citus tiešos vai savienotos lidojumus, ko, iespējams, veic citi gaisa pārvadātāji — neatkarīgi no tā, vai tie ietilpst tajā pašā vai citā aviosabiedrību grupā, — un kas sasniedz galamērķi ātrāk nekā attiecīgā gaisa pārvadātāja nākamais reiss ⁽⁸⁴⁾. Var uzskatīt, ka gaisa pārvadātājs ir izmantojis visus tā rīcībā esošos līdzekļus, mainot attiecīgā pasažiera lidojuma maršrutu nākamajā tā apkalpotajā lidojumā, tikai tad, ja citā tiešā vai savienotā reisā, ar kuru attiecīgais pasažieris varētu sasniegt savu galamērķi ātrāk nekā attiecīgā gaisa pārvadātāja nākamais reiss, nav nevienas pieejamas sēdvietas vai ja ar šāda veida maršruta maiņu šim gaisa pārvadātājam rastos attiecīgajā laikā tā uzņēmuma spējām neatbilstošas grūtības ⁽⁸⁵⁾.

Ja arī saskaņā ar 8. panta 1. punkta b) vai c) apakšpunktu apstiprinātais mainītais maršruts tiek atcelts vai tā ielidošana kavējas vismaz par trim stundām, rodas jaunas tiesības uz kompensāciju saskaņā ar 7. pantu ⁽⁸⁶⁾. Komisija iesaka pasažierus skaidri informēt par iespējām, kad ir jāsaņem atbalsts.

⁽⁸¹⁾ Tiesas spriedums *Cobult*, C-76/23, ECLI:EU:C:2024:253, 20. punkts.

⁽⁸²⁾ Tiesas spriedums *Cobult*, C-76/23, ECLI:EU:C:2024:253, 22. punkts.

⁽⁸³⁾ Tiesas spriedums *Cobult*, C-76/23, ECLI:EU:C:2024:253, 29., 34. un 37. punkts.

⁽⁸⁴⁾ Tiesas spriedums *Transportes Aéreos Portugueses*, C-74/19, ECLI:EU:C:2020:460, 59. punkts.

⁽⁸⁵⁾ Tiesas spriedums *Transportes Aéreos Portugueses*, C-74/19, ECLI:EU:C:2020:460, 61. punkts.

⁽⁸⁶⁾ Tiesas spriedums *Finnair*, C-832/18, ECLI:EU:C:2020:204, 31. un 33. punkts.

Ja pasažieris ir rezervējis turpceļa lidojumu un atpakaļceļa lidojumu atsevišķi ar dažādiem gaisa pārvadātājiem un turpceļa lidojums tiek atcelts, atlīdzinājums pienākas tikai par šo lidojumu. Tomēr attiecībā uz diviem lidojumiem, kas ietilpst tajā pašā līgumā, bet ko apkalpo dažādi gaisa pārvadātāji, papildus tiesībām saņemt kompensāciju no apkalpojošā gaisa pārvadātāja pasažieriem būtu jāpiedāvā divas iespējas gadījumā, ja turpceļa lidojums tiek atcelts:

- a) saņemt atlīdzinājumu par biļeti pilnā apmērā (t. i., par abiem lidojumiem) vai
- b) mainīt turpceļa lidojuma maršrutu.

Visbeidzot, ļoti specifiskajā situācijā, kas attiecas uz iestrēgušo pasažieru repatriāciju Covid-19 pandēmijas uzliesmojuma laikā, Tiesa ir nospriedusi, ka repatriācijas lidojums, ko dalībvalsts organizē konsulārās palīdzības ietvaros pēc lidojuma atcelšanas, nav uzskatāms par tādu maršruta maiņu, "izmantojot pielīdzināmu apstākļu pārvadājumus, līdz [to] galamērķim", Regulas (EK) Nr. 261/2004 8. panta 1. punkta b) apakšpunkta izpratnē, kāda apkalpojošajam gaisa pārvadātājam ir jāpiedāvā pasažierim, kura lidojums ir atcelts. Tādējādi pasažierim, kuram ir jāveic obligāts maksājums attiecīgās dalībvalsts izdevumu segšanai, nav tiesību uz šā maksājuma atlīdzinājumu no apkalpojošā gaisa pārvadātāja, pamatojoties uz Regulu (EK) Nr. 261/2004 ⁽⁸⁷⁾.

Savukārt, lai saņemtu kompensāciju no attiecīgā apkalpojošā gaisa pārvadātāja, šāds pasažieris dalībvalsts tiesā var apgalvot, ka apkalpojošais gaisa pārvadātājs nav ievērojis, pirmkārt, savu pienākumu atlīdzināt pilnu biļetes pirkuma cenu par brauciena daļu vai daļām, kas nav veiktas vai ir kļuvušas nelietderīgas, ņemot vērā pasažiera sākotnējo brauciena plānu, kā arī, otrkārt, savu pienākumu sniegt atbalstu, tajā skaitā savu pienākumu sniegt informāciju saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 261/2004 8. panta 1. punktu. Tomēr neatkarīgi no tā šāda kompensācija ir jāierobežo, nepārsniedzot to, kas, ņemot vērā katra konkrētā gadījuma apstākļus, ir nepieciešams, atbilstīgs un samērīgs, lai kompensētu minētā apkalpojošā gaisa pārvadātāja saistību neizpildi ⁽⁸⁸⁾.

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

4.3.1. "Tiesību uz aprūpi" jēdziens

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

4.3.2. Maltītes, atspirdzinājumu un izmitināšanas nodrošināšana

Regulas (EK) Nr. 261/2004 mērķis ir nodrošināt, ka pasažieri, kuri gaida savu atpakaļceļa lidojumu vai maršruta maiņu, tiek pienācīgi aprūpēti. Pienācīgas aprūpes apjoms ir jāizvērtē katrā gadījumā atsevišķi, ņemot vērā pasažieru vajadzības attiecīgajos apstākļos un samērīguma principu (t. i., saskaņā ar gaidīšanas laiku). Cenai, kas samaksāta par biļeti, vai neērtību pārejošajam raksturam nevajadzētu ietekmēt tiesības uz aprūpi.

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

⁽⁸⁷⁾ Tiesas spriedums *Austrian Airlines*, C-49/22, ECLI:EU:C:2023:454, 33. punkts.

⁽⁸⁸⁾ Tiesas spriedums *Austrian Airlines*, C-49/22, ECLI:EU:C:2023:454, 50. punkts.

Turklāt pasažieriem būtu jāpiedāvā bezmaksas aprūpe skaidrā un pieejamā veidā, arī, ja iespējams, izmantojot elektroniskos saziņas līdzekļus. Tas nozīmē, ka pasažieri nebūtu jāpamet, lai tie paši sev, piemēram, atrastu un apmaksātu izmitināšanu vai maltīti. Tā vietā apkalpojošajam gaisa pārvadātājam ir pienākums aktīvi piedāvāt aprūpi. Apkalpojošajam gaisa pārvadātājam, ja iespējams, arī būtu jānodrošina, ka izmitināšanas vietas ir pieejamas personām ar invaliditāti un viņu suņiem-pavadoņiem.

Ja aprūpe nav piedāvāta, pat ja tā būtu jāpiedāvā, pasažieri, kuriem nācās maksāt par ēdināšanu un atspirdzinājumiem, izmitināšanu viesnīcā un transportu starp lidostu un izmitināšanas vietu un/vai telekomunikāciju pakalpojumiem, var no gaisa pārvadātāja saņemt atlīdzinājumu par izdevumiem, kas radušies, ja tie ir bijuši vajadzīgi, samērīgi un piemēroti ⁽⁸⁹⁾.

Ja pasažieri noraida gaisa pārvadātāja pienācīgu aprūpi, kas ir jāpiedāvā saskaņā ar 9. pantu, un nodrošina sev to paši, gaisa pārvadātājam nav pienākuma atlīdzināt pasažiera izdevumus, ja vien saskaņā ar valsts tiesību aktiem nav noteikts citādi vai gaisa pārvadātājs tam iepriekš nav piekritis. Lai nodrošinātu vienlīdzīgu attieksmi pret pasažieriem, šāda atlīdzība nekad nedrīkst pārsniegt iepriekš minētā gaisa pārvadātāja "saprātīgā piedāvājuma" vērtību. Pasažieriem arī vajadzētu saglabāt visas kvītis par izdevumiem, kas radušies.

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

Attiecībā uz pienākumu nodrošināt bezmaksas izmitināšanu viesnīcā Tiesa ir precizējusi, ka formulējums "bez maksas piedāvā .. izmitināšanu viesnīcā" atbilst Savienības likumdevēja gribai novērst to, ka attiecīgajiem pasažieriem būtu pašiem jāuzņemas viesnīcas numura meklēšana un jāsedz attiecīgās izmaksas, jo rūpes par šiem pasažieriem ir jāuzņemas gaisa pārvadātājam, kuram ir jāveic šajā nolūkā nepieciešamie pasākumi. Tomēr no šīs tiesību normas formulējuma skaidri neizriet, ka Savienības likumdevējs būtu vēlējies noteikt gaisa pārvadātājiem papildus šai pasažieru aprūpei pienākumu arī rūpēties par pašiem izmitināšanas nosacījumiem ⁽⁹⁰⁾, piemēram, rezervējot viesnīcas numuriņu pasažiera vārdā.

Līdzīgi Tiesa ir norādījusi, ka tad, ja ir noticis negadījums viesnīcā, gaisa pārvadātājam, pamatojoties tikai uz Regulu (EK) Nr. 261/2004, nevar prasīt atlīdzināt pasažierim kaitējumu, kas nodarīts minētās viesnīcas personāla pieļauta pārkāpuma dēļ ⁽⁹¹⁾.

Ir jāatgādina, ka saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 261/2004 18. apsvērumu aprūpe var tikt ierobežota vai atteikta, ja pati tās sniegšana radītu turpmāku aizkavēšanos pasažieriem, kas gaida alternatīvu vai aizkavējušos reisus. Ja lidojums kavējas vēl vakarā, bet ir sagaidāms, ka tas izlidos dažu stundu laikā, un ja pasažieru nosūtīšana uz viesnīcām un viņu nogādāšana atpakaļ uz lidostu nakts vidū varētu izraisīt daudz ilgāku kavēšanos, būtu jāļauj gaisa pārvadātājam atteikties nodrošināt izmitināšanu viesnīcā un ar to saistīto pasažieru pārvietošanu. Līdzīgi, ja gaisa pārvadātājs gatavojas izsniegt kuponus pārtikai un dzērieniem, bet tiek informēts, ka lidojums ir sagatavots uz iekāpšanu, būtu jāļauj atteikties sniegt aprūpi. Izņemot šos gadījumus, Komisija uzskata, ka šis ierobežojums ir piemērojams tikai ļoti retos gadījumos, jo būtu jāpieliek visas pūles, lai samazinātu neērtības pasažieriem.

Tiesības uz aprūpi saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 261/2004 neietekmē komplekso pakalpojumu rīkotāju pienākumus saskaņā ar Direktīvu (ES) 2015/2302.

⁽⁸⁹⁾ Tiesas spriedums *McDonagh*, C-12/11, ECLI:EU:C:2013:43, 66. punkts.

⁽⁹⁰⁾ Tiesas spriedums *Niki Luftfahrt*, C-530/19, ECLI:EU:C:2020:635, 24. punkts.

⁽⁹¹⁾ Tiesas spriedums *Niki Luftfahrt*, C-530/19, ECLI:EU:C:2020:635, 40. punkts.

4.3.3. Aprūpe ārkārtēju apstākļu vai izņēmuma gadījumos

Saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 261/2004 gaisa pārvadātājam obligāti ir jāizpilda aprūpes pienākums, pat ja lidojuma atcelšanu ir izraisījuši ārkārtēji apstākļi, proti, apstākļi, no kuriem nevarētu izvairīties, pat ja tiktu veikti visi iespējamie pasākumi. Regulā (EK) Nr. 261/2004 nav nekādu norāžu, kas ļautu secināt, ka, izņemot 5. panta 3. punktā minētos "ārkārtējos apstākļus", tajā būtu atzīta atsevišķa tādu "īpaši ārkārtēju" apstākļu kategorija, kuru rezultātā gaisa pārvadātājs būtu atbrīvots no visiem pienākumiem, citastarp regulas 9. pantā paredzētajiem pienākumiem, pat ja ārkārtas apstākļi ieilgst, jo sevišķi ņemot vērā to, ka pasažieri ir īpaši neaizsargāti šādos apstākļos un gadījumos ⁽⁹²⁾.

Izņēmuma gadījumos Regulas (EK) Nr. 261/2004 mērķis ir nodrošināt, ka adekvāta aprūpe tiek sniegta jo īpaši tiem pasažieriem, kuri gaida maršruta maiņu saskaņā ar 8. panta 1. punkta b) apakšpunktu. Tomēr nevajadzētu piemērot sodus aviosabiedrībām, ja tās var pierādīt, ka tās ir darījušas visu iespējamo, lai izpildītu savus pienākumus atbilstoši Regulai (EK) Nr. 261/2004, ņemot vērā īpašos apstākļus, kas saistīti ar notikumiem, un samērīguma principu.

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

A. Vispārīgi

Apkalpojošajam gaisa pārvadātājam ir noteikts pienākums informēt lidmašīnas pasažierus par tā gaisa pārvadātāja precīzu nosaukumu un adresi, no kura viņi var prasīt kompensāciju, kā arī vajadzības gadījumā tam ir jāprecizē, kādi dokumenti pasažieriem ir jāpievieno savam kompensācijas pieteikumam. Tomēr apkalpojošajam gaisa pārvadātājam nav pienākuma informēt lidmašīnas pasažierus par tās kompensācijas precīzu apmēru, kuru tie eventuāli var iegūt ⁽⁹³⁾.

Attiecībā uz gadījumu, ja iekāpšana tiek atteikta pret pasažiera gribu, 4. panta 3. punktā ir īpaši noteikts, ka pasažierim ir jāsaņem kompensācija "nekavējoties". Tas nozīmētu, ka gadījumā, ja kompensācija netiek izmaksāta uz vietas, ir jāuzņemas vismaz maksājuma saistības, pirms pasažieris atstāj lidostu.

Pasažieri, kuru lidojumi ir atcelti vai ilgi kavējas, var pieprasīt kompensācijas summas samaksu savas dzīvesvietas valsts valūtā. Tas nepieļauj tādu dalībvalsts tiesisko regulējumu vai tiesu praksi, kurā ir paredzēts, ka šajā ziņā celtā prasība var tikt noraidīta, pamatojoties uz to vien, ka šī prasība ir izteikta pasažiera dzīvesvietas valsts valūtā ⁽⁹⁴⁾.

B. Kompensācija sakarā ar iekāpšanas atteikumu

4.4.1. Kompensācija, iekāpšanas atteikums un ārkārtēji apstākļi

Regulas (EK) Nr. 261/2004 2. panta j) punkts un 4. panta 3. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka iekāpšanas atteikuma gadījumā kompensācija vienmēr ir jāmaksā un gaisa pārvadātājs nevar pamatot iekāpšanas atteikumu un tikt atbrīvots no pienākuma maksāt kompensāciju pasažieriem, atsaucoties uz ārkārtējiem apstākļiem ⁽⁹⁵⁾.

4.4.2. Kompensācija, iekāpšanas atteikums un savienotie reisi

Savienoto reisu pasažieriem ir jāsaņem kompensācija, ja tiem ceļojot saskaņā ar vienu pārvadājuma līgumu, kas ietver vairākas biļetes uz viens otram nekavējoties sekojošiem reisiem, uz kuriem reģistrācija notiek vienlaikus, gaisa pārvadātājs atsaka iekāpšanu pasažieriem, jo pirmais reiss ir noticis ar nokavēšanos, kurā ir vainojams šis pārvadātājs, kas ir kļūdaini paredzējis, ka šie pasažieri nespēs laikus ierasties uz iekāpšanu otrajam lidojumam ⁽⁹⁶⁾. Turpretim, ja pasažieriem ir divas atsevišķas biļetes uz diviem secīgiem lidojumiem un pirmā lidojuma kavēšanās nozīmē to, ka tie nespēj savlaicīgi pierēģistrēties nākamajam lidojumam, tad gaisa pārvadātājiem nav jāmaksā kompensācija. Tomēr, ja pirmā lidojuma kavēšanās pārsniedz trīs stundas, pasažieriem var būt tiesības saņemt kompensāciju no pārvadātāja, kas apkalpo šo lidojumu.

⁽⁹²⁾ Tiesas spriedums *McDonagh*, C-12/11, ECLI:EU:C:2013:43, 30. punkts.

⁽⁹³⁾ Tiesas spriedums *Azurair u. c.*, apvienotās lietas C-146/20, C-188/20, C-196/20 un C-270/20, ECLI:EU:C:2021:1038, 108. punkts.

⁽⁹⁴⁾ Tiesas spriedums *Delfly*, C-356/19, ECLI:EU:C:2020:633, 34. punkts.

⁽⁹⁵⁾ Tiesas spriedums *Finnair*, C-22/11, ECLI:EU:C:2012:604, 40. punkts.

⁽⁹⁶⁾ Tiesas spriedums *Rodríguez Cachafeiro un Martínez-Reboredo Varela-Villamor*, C-321/11, ECLI:EU:C:2012:609, 36. punkts.

4.4.3. *Kompensācijas apjoms*

Kompensāciju aprēķina saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 261/2004 7. panta 1. punktu. To var samazināt par 50 %, ja ir izpildīti 7. panta 2. punktā izklāstītie nosacījumi.

C. *Kompensācija sakarā ar lidojuma atcelšanu*

4.4.4. *Vispārējs gadījums*

Kompensācija sakarā ar lidojuma atcelšanu pienākas:

- ja pasažieri nav informēti pietiekami savlaicīgi, t. i., vismaz divas nedēļas pirms paredzētās izlidošanas, un
- ja to maršruts nav mainīts Regulas (EK) Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunktā noteiktajā termiņā (sk. E iedaļu),
- ja vien lidojuma atcelšanu nav izraisījuši ārkārtēji apstākļi, no kuriem nevarētu izvairīties, pat ja tiktu veikti visi iespējamie pasākumi, saskaņā ar 5. panta 3. punktu (sk. 5. iedaļu par ārkārtējiem apstākļiem).

Ir svarīgi norādīt, ka šī kompensācija ir jānosūta no kompensācijas par ilgu kavēšanos ielidošanā.

4.4.5. *Kompensācijas apjoms*

Kompensāciju aprēķina saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 261/2004 7. panta 1. punktu. To var samazināt par 50 %, ja ir izpildīti 7. panta 2. punktā izklāstītie nosacījumi, t. i., pasažieriem pēc sākotnējā lidojuma atcelšanas tiek mainīts maršruts līdz galamērķim, un viņi ierodas tur ar kavēšanos, kas nepārsniedz divas, trīs vai četras stundas atkarībā no attāluma.

4.4.6. *Pienākums informēt pasažierus*

Apkalpojošajam gaisa pārvadātājam jānodrošina ir jāmaksā kompensācija, ja pasažieris nav ticis informēts par lidojuma atcelšanu vismaz divas nedēļas pirms paredzētā izlidošanas laika, jo starpnieks (piem., ceļojumu aģents, tiešsaistes ceļojumu aģentūra), ar kuru pasažierim noslēgts pārvadājuma līgums, šo informāciju no gaisa pārvadātāja nav nodevis pasažierim laikus, un pasažieris nav skaidri pilnvarojis starpnieku saņemt apkalpojošā gaisa pārvadātāja nosūtīto informāciju ⁽⁹⁷⁾.

Tāpat apkalpojošajam gaisa pārvadātājam ir jāmaksā Regulas (EK) Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunktā un 7. pantā paredzētā kompensācija lidojuma atcelšanas gadījumā, par kuru pasažieris nav ticis informēts vismaz divas nedēļas pirms paredzētā izlidošanas laika, ja šis gaisa pārvadātājs šo informāciju ir laikus nosūtījis uz vienīgo elektroniskā pasta adresi, kas viņam tika darīta zināma rezervēšanas gaitā, tomēr nezinot, ka, izmantojot šo adresi, bija iespējams sazināties tikai ar ceļojumu aģentūru, ar kuras starpniecību bija veikta rezervācija, nevis tieši ar pasažieri, un ka šī ceļojumu aģentūra minēto informāciju nebija laikus, proti, vismaz divas nedēļas pirms plānotā izlidošanas laika, nodevusi pasažierim ⁽⁹⁸⁾.

⁽⁹⁷⁾ Tiesas spriedums *Krijgsman*, C-302/16, ECLI:EU:C:2017:359, 31. punkts; spriedums *Airhelp*, C-263/20, ECLI:EU:C:2021:1039, 56. punkts.

⁽⁹⁸⁾ Tiesas rīkojums *Ryanair DAC*, C-307/21, ECLI:EU:C:2022:729, 30. punkts.

D. **Kompensācija, ja ir ilga kavēšanās ielidošanā**

4.4.7. "Ilga kavēšanās" ielidošanā

Attiecībā uz "ilgu kavēšanos" Tiesa ir nospriedusi, ka aizkavējošos lidojumu pasažieri var ciest līdzīgu kaitējumu kā atcelto lidojumu pasažieri, proti, laika zuduma dēļ⁽⁹⁹⁾. Pamatojoties uz vienlīdzīgas attieksmes principu, pasažieriem, kuri sasniedz savu galamērķi ar trīs vai vairāk stundu kavēšanos, ir tiesības uz tādu pašu kompensāciju (7. pants) kā pasažieriem, kuru lidojums ir atcelts. Tiesa ir pamatojusi savu lēmumu ar Regulas (EK) Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta iii) punktu, kurā ES likumdevējs nosaka juridiskas sekas, citastarp tiesības uz kompensāciju, situācijās, kad pasažieriem, kurus skar lidojuma atcelšana, nav piedāvāta maršruta maiņa, lai viņi varētu izlidot ne vairāk kā vienu stundu pirms iepriekš paredzētā izlidošanas laika un sasniegt savu galamērķi mazāk nekā divas stundas pēc paredzētā ielidošanas laika. Tiesa no tā secināja, ka Regulas (EK) Nr. 261/2004 7. pantā paredzēto tiesību uz kompensāciju mērķis ir kompensēt laika zudumu, kas ir vismaz trīs stundas. Tomēr šāda kavēšanās pasažieriem nedod tiesības saņemt kompensāciju, ja gaisa pārvadātājs var pierādīt, ka lidojuma ilgo kavēšanos ir izraisījuši ārkārtēji apstākļi, no kuriem nevarētu izvairīties, pat ja tiktu veikti visi iespējamie pasākumi⁽¹⁰⁰⁾ (sk. 5. iedaļu par ārkārtējiem apstākļiem).

4.4.8. Kompensācija par ilgu kavēšanos ielidošanā savienotu reisu gadījumā

Tiesa⁽¹⁰¹⁾ uzskata, ka attiecībā uz Regulas (EK) Nr. 261/2004 7. pantā paredzēto kompensāciju kavēšanās ir jāvērtē, ņemot vērā paredzēto ielidošanas laiku pasažiera galamērķī — kā definēts Regulas (EK) Nr. 261/2004 2. panta h) punktā —, kas tieši savienotu reisu gadījumā ir jāsaprot kā pasažiera veikta pēdējā lidojuma galamērķis.

Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 261/2004 3. panta 1. punkta a) apakšpunktu pasažieriem, kuri nokavējuši pārsēšanos ES vai pārsēšanos ārpus ES lidojumā no lidostas, kas atrodas dalībvalsts teritorijā, būtu jāsaņem kompensācija, ja viņi galamērķi sasnieguši ar vairāk nekā trīs stundu kavēšanos. Nav svarīgi, vai savienotos reisus apkalpo ES gaisa pārvadātājs vai trešās valsts gaisa pārvadātājs.

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

Par savienotiem reisiem, kas rezervēti vienā rezervācijā, kompensācija nav jāmaksā, ja gaisa pārvadātājs pārceļ pasažierus uz vēlāku lidojumu pirmajā segmentā, vienlaikus ļaujot viņiem laikus iekāpt otrajā no rezervētajiem lidojumiem⁽¹⁰²⁾.

4.4.9. Kompensācija par ilgu kavēšanos ielidošanā, ja pasažieris piekrīt lidojumam uz citu lidostu, nevis lidostu, kurai veikta rezervācija

Ja pasažieris piekrīt lidojumam uz citu lidostu, nevis lidostu, kurai veikta rezervācija, ir jāmaksā kompensācija par ilgu kavēšanos ielidošanā. Ielidošanas laiks, ko izmanto, aprēķinot kavēšanos, ir faktiskais ielidošanas laiks lidostā, kurai veikta sākotnējā rezervācija, vai citā tuvu esošā galamērķī, par kuru panākta vienošanās ar pasažieri saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 261/2004 8. panta 3. punktu⁽¹⁰³⁾. Izmaksas par transportu starp alternatīvo lidostu un lidostu, kurai veikta rezervācija, vai citu tuvu esošu galamērķi, par kuru panākta vienošanās ar pasažieri, ir jāsedz apkalpojošajam gaisa pārvadātājam pēc savas iniciatīvas⁽¹⁰⁴⁾. Ja gaisa pārvadātājs nenodrošina vai nepiedāvā šo pārvadājumu un pasažieriem pašiem ir jāveic pasākumi, pasažieriem ir tiesības saņemt tādu viņa samaksāto summu atmaksu, kas, ņemot vērā katra konkrētā gadījuma apstākļus, nepārsniedz to, kas ir nepieciešams, atbilstošs un samērīgs⁽¹⁰⁵⁾.

⁽⁹⁹⁾ Tiesas spriedums *Sturgeon* u. c., apvienotās lietas C-402/07 un C-432/07, ECLI:EU:C:2009:716, 54. punkts.

⁽¹⁰⁰⁾ Tiesas spriedums *Sturgeon* u. c., apvienotās lietas C-402/07 un C-432/07, ECLI:EU:C:2009:716, 69. punkts.

⁽¹⁰¹⁾ Tiesas spriedums *Folkerts*, C-11/11, ECLI:EU:C:2013:106, 47. punkts.

⁽¹⁰²⁾ Tiesas spriedums *Air Nostrum*, C-191/19, ECLI:EU:C:2020:339, 34. punkts.

⁽¹⁰³⁾ Tiesas spriedums *Austrian Airlines*, C-826/19, ECLI:EU:C:2021:318, 49. punkts.

⁽¹⁰⁴⁾ Tiesas spriedums *Austrian Airlines*, C-826/19, ECLI:EU:C:2021:318, 66. punkts.

⁽¹⁰⁵⁾ Tiesas spriedums *Austrian Airlines*, C-826/19, ECLI:EU:C:2021:318, 73. punkts.

4.4.10. Kompensācijas apjoms

Ir svarīgi norādīt, ka kompensāciju, kas pienākas pasažierim saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 261/2004 7. panta 1. punktu, var samazināt par 50 %, ja ir izpildīti regulas 7. panta 2. punktā paredzētie nosacījumi. Lai gan 7. panta 2. punkts attiecas tikai uz pasažieru maršruta maiņu, Tiesa ir konstatējusi, ka kompensācijas samazinājums būtu jāpiemēro *mutatis mutandis* pasažieriem, kuru ielidošana kavējas ilgi, t. i., par trim stundām vai ilgāk ⁽¹⁰⁶⁾.

No tā izriet, ka kompensāciju, kas maksājama pasažierim, kura lidojums kavējas par trim vai vairāk stundām un kurš sasniedz savu galamērķi trīs vai vairāk stundas pēc sākotnēji paredzētā ielidošanas laika, var samazināt par 50 %, ja kavēšanās ir mazāka par četrām stundām ⁽¹⁰⁷⁾.

Citiem vārdiem sakot, ja kavēšanās ielidošanā ir vairāk nekā trīs stundas un mazāk nekā četras stundas braucienam, kas pārsniedz 3 500 km, kompensāciju var samazināt par 50 %, un tādējādi tā ir 300 EUR saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 261/2004 7. panta 2. punktu.

Tomēr, ja lidojums ir pārcelts uz agrāku laiku, kas dod tiesības uz kompensāciju saskaņā ar 7. pantu, apkalpojošajam gaisa pārvadātājam joprojām ir jāsamaksā visa summa. Tam nav iespējas samazināt izmaksājamo kompensāciju par 50 %, pamatojoties uz to, ka tas ir piedāvājis pasažieriem maršruta maiņu, ļaujot viņiem bez kavēšanās ierasties galamērķī ⁽¹⁰⁸⁾.

4.4.11. Attāluma aprēķināšana, pamatojoties uz “ceļojumu”, lai noteiktu kompensāciju, ja notiek ilga kavēšanās galamērķī

Tiesas spriedumā lietā *Folkerts* ⁽¹⁰⁹⁾ ir skaidri minēts jēdziens “ceļojums”, ko veido vairāki savienoti reisi. Regulas (EK) Nr. 261/2004 2. panta h) punktā “galamērķis” ir definēts kā galamērķis, kas norādīts uz biļetes, kuru uzrāda pie reģistrācijas letes, vai, tieši savienoto reisu gadījumā, pēdējā reisa galamērķis. Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 261/2004 7. panta 4. punktu attālumam, pēc kura nosaka kompensāciju, kāda jāizmaksā, ja notiek ilga kavēšanās galamērķī, būtu jāpamatojas uz “lielā loka” attālumu starp izlidošanas vietu un galamērķi, t. i., “ceļojumu”, nevis saskaitot “lielā loka” attālumus starp dažādiem attiecīgiem savienotajiem reisiem, kuri veido “ceļojumu” ⁽¹¹⁰⁾.

Šis attāluma aprēķināšanas noteikums ir piemērojams, pat ja kavēšanās ir notikusi tikai lidojuma otrajā segmentā vai ja ilgā kavēšanās ielidošanā bija saistīta ar tāda otrā segmenta atcelšanu, kas bija jāveic citam gaisa pārvadātājam, nevis tam, ar kuru attiecīgais pasažieris ir noslēdzis pārvadājuma līgumu ⁽¹¹¹⁾. Tāda pati argumentācija būtu piemērojama lidojumiem, kas sastāv no vairāk nekā diviem segmentiem.

E. **Kompensācija sakarā ar maršruta maiņu**

4.4.12. Prasība laikus mainīt pasažieru maršrutu

Saskaņā ar 5. panta 1. punkta c) apakšpunktu apkalpojošajam gaisa pārvadātājiem nav jāmaksā kompensācija saskaņā ar 7. pantu, ja tie maina pasažieru maršrutu šādi:

- ja pasažieri tiek informēti laikposmā no divām nedēļām līdz septiņām dienām pirms paredzētās izlidošanas, maršruta maiņai ir jāļauj viņiem izlidot ne vairāk kā divas stundas pirms sākotnēji paredzētā izlidošanas laika un sasniegt galamērķi mazāk nekā četras stundas pēc sākotnēji paredzētā ielidošanas laika;
- ja pasažieri ir informēti mazāk nekā septiņas dienas pirms paredzētās izlidošanas, maršruta maiņai ir jāļauj viņiem izlidot ne vairāk kā vienu stundu pirms sākotnēji paredzētā izlidošanas laika un sasniegt galamērķi mazāk nekā divas stundas pēc sākotnēji paredzētā ielidošanas laika ⁽¹¹²⁾.

⁽¹⁰⁶⁾ Tiesas spriedums *Sturgeon* u. c., apvienotās lietas C-402/07 un C-432/07, ECLI:EU:C:2009:716, 63. punkts.

⁽¹⁰⁷⁾ Tiesas spriedums *Sturgeon* u. c., apvienotās lietas C-402/07 un C-432/07, ECLI:EU:C:2009:716, 63. punkts.

⁽¹⁰⁸⁾ Tiesas spriedums *Azurair* u. c., apvienotās lietas C-146/20, C-188/20, C-196/20 un C-270/20, ECLI:EU:C:2021:1038, 94. punkts.

⁽¹⁰⁹⁾ Tiesas spriedums *Folkerts*, C-11/11, ECLI:EU:C:2013:106, 18. punkts.

⁽¹¹⁰⁾ Tiesas spriedums *Bossen* u. c., C-559/16, ECLI:EU:C:2017:644, 33. punkts.

⁽¹¹¹⁾ Tiesas rīkojums *flightright*, C-939/19, ECLI:EU:C:2020:316, 22. punkts; rīkojums *British Airways*, C-592/20, ECLI:EU:C:2021:312, 36. punkts.

⁽¹¹²⁾ Tiesas rīkojums *flightright GmbH*, C-130/18, ECLI:EU:C:2018:496, 23. punkts.

4.4.13. Maršruta maiņa un ielidošana vairāk nekā divas stundas, bet mazāk nekā trīs stundas pēc paredzētā ielidošanas laika

Tiesa ir apstiprinājusi, ka pasažieriem, kuri ir informēti par lidojuma atcelšanu mazāk nekā septiņas dienas pirms paredzētā izlidošanas laika, ir tiesības saņemt 5. panta 1. punkta c) apakšpunktā minēto kompensāciju, ja gaisa pārvadātāja piedāvātā maršruta maiņa viņiem ļāvusi sasniegt galamērķi vairāk nekā divas stundas, bet mazāk nekā trīs stundas pēc atceltā lidojuma plānotā ielidošanas laika ⁽¹¹³⁾.

Tomēr, ja pasažieri paši maina maršrutu, jo viņi ir informēti vai viņiem ir pietiekami pierādījumi, ka viņu lidojums ielidos galamērķī ar ilgu kavēšanos, viņiem nav tiesību saņemt kompensāciju, ja viņi sasniedz galamērķi (ar jauno lidojumu) ar mazāk nekā trīs stundu kavēšanos pēc sākotnēji rezervētā lidojuma paredzētā ielidošanas laika ⁽¹¹⁴⁾.

F. **Atlīdzinājums komforta apstākļu pazemināšanas gadījumā**

4.4.14. Summas aprēķināšana

Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 261/2004 10. pantu atlīdzinājums ir maksājams tikai par to lidojumu, kurā pasažierim ir pazemināti komforta apstākļi, nevis par visu braucienu, kas iekļauts vienotajā biļetē, kura var ietvert divus vai vairāk lidojumus ar pārsēšanos. Iepriekš minēto atlīdzību izmaksā septiņas dienas.

G. **Turpmāka kompensācija**

Regulas (EK) Nr. 261/2004 7. pantā ir paredzēta standartizēta fiksēta kompensācija. Regulas (EK) Nr. 261/2004 12. pantā ir uzsvērts, ka šīs regulas noteikumi neizslēdz pasažiera tiesības uz papildu kompensāciju. Tiesa ir nospriedusi, ka jēdziens "turpmāka kompensācija" 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 ⁽¹¹⁵⁾. Valsts tiesa var atskaitīt kompensāciju, kas piešķirta saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 261/2004, no turpmākas kompensācijas, bet tai nav pienākuma to darīt ⁽¹¹⁶⁾.

"Turpmāka kompensācija" Regulas (EK) Nr. 261/2004 12. panta nozīmē var ietvert arī kompensāciju no ceļojumu rīkotāja, pamatojoties uz tiesībām uz cenas samazinājumu saskaņā ar valsts tiesību aktiem ⁽¹¹⁷⁾.

5. ĀRKĀRTĒJI APSTĀKĻI

5.1. **Princips**

Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 261/2004 5. panta 3. punktu gaisa pārvadātājs ir atbrīvots no pienākuma maksāt kompensāciju gadījumā, kad reiss ir atcelts vai notikusi ilga kavēšanās ielidošanā, ja tas spēj pierādīt, ka lidojuma atcelšanu vai kavēšanos ir izraisījuši ārkārtēji apstākļi, no kuriem nebūtu varēts izvairīties, pat ja būtu veikti visi iespējamie pasākumi.

Lai gaisa pārvadātājs būtu atbrīvots no pienākuma maksāt kompensāciju, tam vienlaikus ir jāpierāda:

- ārkārtēju apstākļu esība un saikne starp šiem apstākļiem un kavēšanos vai atcelšanu, un
- tas, ka no šīs kavēšanās vai atcelšanas nevarēja izvairīties, lai gan gaisa pārvadātājs veica visus iespējamus pasākumus (sk. 5.3. iedaļu).

Konkrēti ārkārtēji apstākļi var izraisīt vairāk nekā vienu reisa atcelšanu vai kavēšanos galamērķī, piemēram, gadījumā, ja ir pieņemts gaisa satiksmes pārvaldības lēmums, kas minēts Regulas (EK) Nr. 261/2004 15. apsvērumā.

⁽¹¹³⁾ Tiesas rīkojums *flightright GmbH*, C-130/18, ECLI:EU:C:2018:496, 23. punkts.

⁽¹¹⁴⁾ Tiesas spriedums *WY / Laudamotion GmbH un Ryanair DAC*, C-54/23, ECLI:EU:C:2024:74, 24. punkts.

⁽¹¹⁵⁾ Tiesas spriedums *Sousa Rodríguez u. c.*, C-83/10, ECLI:EU:C:2011:652, 46. punkts.

⁽¹¹⁶⁾ Tiesas spriedums *Rusu*, C-354/18, ECLI:EU:C:2019:637, 47. punkts.

⁽¹¹⁷⁾ Tiesas rīkojums *DER Touristik GmbH*, C-153/19, ECLI:EU:C:2020:412, 36. punkts.

Tā kā tā ir atkāpe no pamatnoteikuma, proti, kompensācijas izmaksāšanas, kas atspoguļo patērētāju tiesību aizsardzības mērķi, 5. panta 3. punktā minētais izņēmums ir jāinterpretē strikti ⁽¹¹⁸⁾. Tāpēc visi ārkārtējie apstākļi, kas saistīti ar tādiem notikumiem kā Regulas (EK) Nr. 261/2004 14. apsvērumā uzskaitītie, t. i., politiskā nestabilitāte, meteoroloģiskie apstākļi, kas nav piemēroti attiecīgā lidojuma veikšanai, drošības riski, negaidīti lidojuma drošības trūkumi un streiki, kas ietekmē gaisa pārvadātāja darbību, ne vienmēr ir iemesli atbrīvojumam no pienākuma maksāt kompensāciju, taču tie ir jāizvērtē katrā gadījumā atsevišķi ⁽¹¹⁹⁾.

Tiesa ir izstrādājusi divus kumulatīvus nosacījumus notikumu kvalificēšanai par ārkārtējiem apstākļiem, kas ir konsekventi piemēroti visā tās judikatūrā:

- a) notikums sava rakstura vai izcelsmes dēļ nedrīkst būt raksturīgs attiecīgā gaisa pārvadātāja parastajai darbībai, un
- b) notikumam sava rakstura vai izcelsmes dēļ ir jābūt ārpus minētā gaisa pārvadātāja faktiskās kontroles ⁽¹²⁰⁾.

Par pierādījumu gaisa pārvadātāji var iesniegt izvēlījumus no gaisa kuģa žurnāliem vai ziņojumus par negadījumiem, vai ārējus dokumentus un deklarācijas. Ja gaisa pārvadātājs atsaucas uz šādu pierādījumu savā atbildē uz pasažiera prasību vai valsts izpildiestādei, tam šis pierādījums būtu jāiekļauj savā atbildē. Ja gaisa pārvadātājs cenšas atsaukties uz ārkārtējiem apstākļiem, šādi pierādījumi gaisa pārvadātājam būtu par brīvu jāsniedz valsts izpildiestādei un pasažieriem saskaņā ar valsts noteikumiem par piekļuvi dokumentiem.

5.2. “Iekšēji” un “ārēji” notikumi

5.2.1. Jēdziens

Tiesa savā judikatūrā par ārkārtēju apstākļu jēdzienu Regulas (EK) Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta nozīmē ir konsekventi nospriedusi, ka notikumi, kuru izcelsme apkalpojošā gaisa pārvadātāja kontekstā ir “iekšēja”, ir jānošķir no notikumiem, kuru izcelsme ir “ārēja” ⁽¹²¹⁾.

“Ārēji” notikumi izriet no ārējiem apstākļiem, kas praksē ir vairāk vai mazāk regulāri, bet ko gaisa pārvadātājs nekontrolē, jo tos izraisījušas dabas norises vai trešās personas — piemēram, cita gaisa pārvadātāja vai publiskā vai privātā sektora struktūras, kas iesaistīta aviācijas vai lidostu darbībā, — rīcība ⁽¹²²⁾. “Ārēji” notikumi parasti ir uzskatāmi par ārkārtējiem apstākļiem.

Notikumi, kas nav “ārēji”, gaisa pārvadātāja kontekstā būtu jāuzskata par “iekšējiem”, un tādējādi tie nav ārkārtēji apstākļi.

5.2.2. “Iekšēji” notikumi

— Gaisa kuģa tehniskie defekti

Tiesa ⁽¹²³⁾ ir sīkāk paskaidrojusi, ka pie ārkārtējiem apstākļiem nevar pieskaitīt tehniskas problēmas, kas atklājas gaisa kuģa tehniskās apkopes laikā vai ko izraisa nespēja apkopt gaisa kuģi. Tiesa uzskata, ka pat tad, kad negaidīti radusies tehniska problēma, kas nav saistīta ar sliktu tehnisko apkopi un nav konstatēta regulārā apskatē, šāda tehniska problēma neietilpst jēdzienā “ārkārtēji apstākļi”, ja tā pieder pie gaisa pārvadātāja parastās darbības.

⁽¹¹⁸⁾ Tiesas spriedums *Wallentin-Hermann*, C-549/07, ECLI:EU:C:2008:771, 17. punkts un tajā minētā judikatūra.

⁽¹¹⁹⁾ Tiesas spriedums *Wallentin-Hermann*, C-549/07, ECLI:EU:C:2008:771, 22. punkts.

⁽¹²⁰⁾ Tiesas spriedums *Wallentin-Hermann*, C-549/07, ECLI:EU:C:2008:771, 23. punkts; spriedums *McDonagh*, C-12/11, ECLI:EU:C:2013:43, 29. punkts; spriedums *van der Lans*, C-257/14, ECLI:EU:C:2015:618, 36. punkts, un vēlākas lietas.

⁽¹²¹⁾ Tiesa šo nošķirumu pirmo reizi noteica spriedumā *Airhelp Ltd* (C-28/20, ECLI:EU:C:2021:226, 39. punkts).

⁽¹²²⁾ Tiesas spriedums *Airhelp Ltd*, C-28/20, ECLI:EU:C:2021:226, 41. punkts.

⁽¹²³⁾ Tiesas spriedums *Wallentin-Hermann*, C-549/07, ECLI:EU:C:2008:771, 25. punkts.

Piemēram, sabojāšanās, ko izraisījusi dažu gaisa kuģa detaļu priekšlaicīga atteice, var būt neparedzēts notikums. Tomēr šāda sabojāšanās ir nesaraujami saistīta ar ļoti sarežģīto gaisa kuģa ekspluatācijas sistēmu, kuru gaisa pārvadātājs izmanto apstākļos, īpaši meteoroloģiskajos apstākļos, kas mēdz būt sarežģīti vai pat ekstremāli, turklāt saprotot, ka neviena gaisa kuģa detaļa nav mūžīga. Tādēļ ir jāpaliek pie uzskata, ka šāds neparedzēts notikums pieder pie attiecīgā gaisa pārvadātāja parastās darbības ⁽¹²⁴⁾.

Tas pats principā attiecas uz tādas detaļas defektu, kas ar jaunu detaļu tiek aizstāta tikai tad, kad ir sabojājusies (*"on condition"* detaļa) ⁽¹²⁵⁾.

Taču slēpts ražošanas defekts, ko atklāj gaisa kuģa ražotājs vai kompetentā iestāde, vai sabotāžas vai terora aktu izraisīts gaisa kuģa bojājums būtu uzskatāms par ārkārtējiem apstākļiem. Tas tā ir pat tad, ja ražotājs ir informējis gaisa pārvadātāju par defekta esību vairākus mēnešus pirms lidojuma ⁽¹²⁶⁾.

– Pārvietojamie trapi

Tiesa ⁽¹²⁷⁾ ir paskaidrojusi, ka pārvietojamā trapa sadursmi ar gaisa kuģi nevar uzskatīt par "ārkārtējiem apstākļiem", kas atbrīvo gaisa pārvadātāju no kompensācijas izmaksas saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 261/2004 5. panta 3. punktu. Pārvietojamos trapus un koridorus var uzskatīt par pasažieru gaisa transportā nepieciešamiem, tādēļ gaisa pārvadātāji regulāri nonāk situācijās, kas rodas tādu iekārtu izmantošanā. Sadursmes starp gaisa kuģi un pārvietojamā trapa komplektu tādējādi ir iekšējs notikums, kas pieder pie gaisa pārvadātāja parastās darbības. Ārkārtēji apstākļi būtu, piemēram, tad, ja gaisa kuģa bojājumu izraisītu akts, kas nepieder pie lidostas parastajām darbībām, piemēram, terora vai sabotāžas akts.

– Apkalpes locekļu negaidīta prombūtne

Ja apkalpes loceklis, kura klātbūtne ir būtiska lidojuma veikšanai, neilgi pirms plānotās izlidošanas ir negaidīti prombūtnē slimības vai pat negaidītas nāves dēļ, uz to neattiecas jēdziens "ārkārtēji apstākļi" Regulas (EK) Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta nozīmē ⁽¹²⁸⁾.

– Aviosabiedrību darbinieku streiki

Tiesa ir nospriedusi, ka apkalpojošā gaisa pārvadātāja darbinieku streiki nevar tikt kvalificēti kā ārkārtējs apstāklis, ja šis streiks ir saistīts ar prasībām par darba attiecībām starp minēto pārvadātāju un tā personālu, piemēram, pārrunu par algu gadījumā ⁽¹²⁹⁾.

Šis konstatējums attiecas arī uz arodbiedrību organizētiem streikiem ⁽¹³⁰⁾ un "neorganizētiem streikiem", ko sasauca aviosabiedrības personāls pēc pēkšņa paziņojuma par gaisa pārvadātāja pārstrukturēšanu ⁽¹³¹⁾. Jēdziens "ārkārtēji apstākļi" neattiecas arī uz apkalpojošā gaisa pārvadātāja personāla streiku, ko rīko, solidarizējoties ar streiku, kas uzsākts pret šā gaisa pārvadātāja mātesuzņēmumu ⁽¹³²⁾.

Streika pasākumi, kas veikti, lai īstenotu šo darbinieku prasījumus mātesuzņēmumā, neietilpst jēdzienā "ārkārtēji apstākļi" Regulas (EK) Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta nozīmē; šajā ziņā nav nozīmes tam, vai ir notikušas iepriekšējas sarunas ar darbinieku pārstāvjiem ⁽¹³³⁾.

⁽¹²⁴⁾ Tiesas spriedums *van der Lans*, C-257/14, ECLI:EU:C:2015:618, 40., 41. un 42. punkts.

⁽¹²⁵⁾ Tiesas spriedums *Finnair*, C-832/18, ECLI:EU:C:2020:204, 43. punkts.

⁽¹²⁶⁾ Tiesas spriedums *D.*, C-411/23, ECLI:EU:C:2024:498, 42. punkts; sk. arī spriedumu *Finnair*, C-385/23, ECLI:EU:C:2024:497, 37. un 39. punkts.

⁽¹²⁷⁾ Tiesas rīkojums *Siewert*, C-394/14, ECLI:EU:C:2014:2377, 19. un 20. punkts.

⁽¹²⁸⁾ Tiesas spriedums *TAP Portugal*, apvienotās lietas C-156/22, C-157/22 un C-158/22, ECLI:EU:C:2023:393, 26. punkts.

⁽¹²⁹⁾ Tiesas spriedums *Airhelp Ltd*, C-28/20, ECLI:EU:C:2021:226, 37. punkts.

⁽¹³⁰⁾ Tiesas spriedums *Airhelp Ltd*, C-28/20, ECLI:EU:C:2021:226, 44. punkts.

⁽¹³¹⁾ Tiesas spriedums *Krüsemann u. c.*, C-195/17, ECLI:EU:C:2018:258, 48. punkts.

⁽¹³²⁾ Tiesas spriedums *Eurowings*, C-613/20, ECLI:EU:C:2021:820, 34. punkts.

⁽¹³³⁾ Tiesas rīkojums *Ryanair DAC*, C-287/20, ECLI:EU:C:2022:1, 33. punkts.

Tomēr, ja šāda streika pamatā ir prasības, ko var izpildīt vienīgi valsts iestādes un kas tātad ir ārpus attiecīgā gaisa pārvadātāja faktiskās kontroles, tas varētu būt "ārkārtējs apstāklis" ⁽¹³⁴⁾.

5.2.3. "Ārēji" notikumi

Vairākos gadījumos Tiesa ir izvērtējusi situācijas, kas izriet no dabas norisēm vai trešo personu darbībām. Šos notikumus parasti var uzskatīt par ārkārtējiem apstākļiem.

Tālāk ir sniegti dažādi piemēri.

a) Sadursme ar putniem

Gaisa kuģa sadursme ar putnu, kā arī šādas sadursmes izraisīti bojājumi nav nesaraujami saistīti ar gaisa kuģa ekspluatāciju. Tie sava rakstura vai izcelsmes dēļ nav raksturīgi attiecīgā gaisa pārvadātāja parastajai darbībai un tādējādi ir ārpus tā faktiskās kontroles. Līdz ar to šāda sadursme var tikt kvalificēta kā ārkārtējs apstāklis ⁽¹³⁵⁾.

Tiesa ir arī precizējusi, ka nav svarīgi, vai sadursme faktiski ir radījusi bojājumu attiecīgajam gaisa kuģim. Regulas (EK) Nr. 261/2004 mērķis nodrošināt aviopasažieru augsta līmeņa aizsardzību, kā norādīts tās 1. apsvērumā, nozīmē, ka gaisa pārvadātāji nav jāstimulē atturēties veikt saistībā ar šādu starpgadījumu nepieciešamos pasākumus, savu lidojumu grafika saglabāšanu un punktualitāti nostādot augstāk par lidojumu drošību ⁽¹³⁶⁾.

Citā lietā Tiesa ir konstatējusi, ka gaisa kuģa pacelšanās fāzes pārtraukšana dēļ sadursmes ar putniem, kuras rezultātā tiek veikts avārijas bremzēšanas manevrs, bojājot šā gaisa kuģa rīpas, ietilpst jēdzienā "ārkārtēji apstākļi" Regulas (EK) Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta nozīmē ⁽¹³⁷⁾.

b) Sadursme ar citiem gaisa kuģiem vai lidostas transportlīdzekļiem

Stāvvietā esoša gaisa kuģa sadursme ar citas aviosabiedrības gaisa kuģi, ko izraisījusi citas aviosabiedrības gaisa kuģa kustība, ietilpst jēdzienā "ārkārtēji apstākļi" ⁽¹³⁸⁾.

Jēdzienā "ārkārtēji apstākļi" var ietilpt arī lidostā stāvēšanai novietota gaisa kuģa tehniska kļūme, ko izraisījusi trešai personai piederoša ēdināšanas transportlīdzekļa sadursme ar gaisa kuģi ⁽¹³⁹⁾.

c) Gaisa kuģa bojājums, ko izraisījis svešķermenis

Gaisa kuģa bojājums, ko izraisījis svešķermenis, piemēram, uz lidostas skrejceļa esošas atlūzas, ietilpst jēdzienā "ārkārtēji apstākļi" ⁽¹⁴⁰⁾.

d) Degviela uz skrejceļa

Uz skrejceļa izlijusi degviela, kā dēļ lidosta tiek slēgta un attiecīgi ievērojami kavējas lidojums uz šo lidostu vai no tās, ietilpst jēdzienā "ārkārtēji apstākļi", ja attiecīgā degviela nav izlijusi no lidojumu apkalpojošā gaisa pārvadātāja gaisa kuģa ⁽¹⁴¹⁾.

⁽¹³⁴⁾ Tiesas spriedums *Airhelp Ltd*, C-28/20, ECLI:EU:C:2021:226, 45. punkts.

⁽¹³⁵⁾ Tiesas spriedums *Pešková un Peška*, C-315/15, ECLI:EU:C:2017:342, 24. punkts.

⁽¹³⁶⁾ Tiesas spriedums *Pešková un Peška*, C-315/15, ECLI:EU:C:2017:342, 25. punkts.

⁽¹³⁷⁾ Tiesas rīkojums *Freebird Airlines Europe Ltd.*, C-302/22, ECLI:EU:C:2022:748, 23. punkts.

⁽¹³⁸⁾ Tiesas spriedums *Airhelp*, C-264/20, ECLI:EU:C:2021:26, 26. punkts.

⁽¹³⁹⁾ Tiesas rīkojums *Orbest*, C-659/21, ECLI:EU:C:2022:254, 27. punkts.

⁽¹⁴⁰⁾ Tiesas spriedums *Germanwings*, C-501/17, ECLI:EU:C:2019:288, 34. punkts.

⁽¹⁴¹⁾ Tiesas spriedums *Moen*, C-159/18, ECLI:EU:C:2019:535, 22. punkts.

e) Gaisa kuģa degvielas uzpildes sistēmas bojājums

Ja par gaisa kuģa degvielas uzpildes sistēmu ir atbildīga lidosta, no kuras tiek uzsākts attiecīgais reiss vai izlido attiecīgā lidmašīna, degvielas uzpildes sistēmas vispārēju bojājumu var uzskatīt par ārkārtēju apstākli ⁽¹⁴²⁾.

f) Problemātiskas uzvedības pasažieri; medicīniskas ārkārtas situācijas

Ja pasažiera problemātiskas uzvedības dēļ gaisa kuģa kapteinis ir mainījis attiecīgā lidojuma maršrutu, to novirzīdams uz citu lidostu, kas nav ielidošanas lidosta, lai šo pasažieri izsēdinātu un izkrautu viņa bagāžu, uz to attiecas jēdziens "ārkārtēji apstākļi", ja vien apkalpojošais gaisa pārvadātājs nav veicinājis šādu uzvedību un ja vien tas ir veicis atbilstošus pasākumus, ņemot vērā pazīmes, kas brīdina par šādu uzvedību ⁽¹⁴³⁾.

Turklāt jēdziens "ārkārtēji apstākļi" attiektos uz pasažiera izvešanu no gaisa kuģa medicīniskas ārkārtas situācijas dēļ.

g) Vulkāna izvirdums

Tādi apstākļi kā Eiropas gaisa telpas daļas slēgšana *Eyjaflajjökull* vulkāna izvirduma dēļ ir ārkārtēji apstākļi Regulas (EK) Nr. 261/2004 nozīmē ⁽¹⁴⁴⁾.

h) Lidostas pārslogotība sliktu laika apstākļu dēļ

Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 261/2004 14. apsvērumu gadījums, kad gaisa pārvadātājam ir pienākums pārslogotā lidostā atlikt vai atcelt lidojumu sliktu laika apstākļu dēļ, arī tad, ja šie apstākļi izraisa jaudas nepietiekamību, ceļas no ārkārtējiem apstākļiem.

i) Ārēji streiki

Streiki, kas nav saistīti ar gaisa pārvadātāja darbību, piemēram, gaisa satiksmes vadības dispečeru vai lidostas personāla streiks, var būt ārkārtēji apstākļi, ņemot vērā to, ka šāds ārējs streiks neietilpst šā pārvadātāja darbībā un tādēļ ir ārpus tā faktiskas kontroles ⁽¹⁴⁵⁾.

j) To darbinieku trūkums, kuri sniedz bagāžas iekraušanas pakalpojumus

Situācija, kad lidostas ekspluatantam, kas atbild par bagāžas iekraušanu gaisa kuģos, ir nepietiekams darbinieku skaits, var būt ārkārtējs apstāklis ⁽¹⁴⁶⁾.

5.3. Piemēroti pasākumi, ko var sagaidīt no gaisa pārvadātāja ārkārtējos apstākļos

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

Citiem vārdiem sakot, ja šādi apstākļi rodas, apkalpojošajam gaisa pārvadātājam ir jāpierāda, ka tas ir veicis situācijai atbilstošus pasākumus, izmantodams visus tā rīcībā esošos personāla vai materiālos un finanšu resursus, lai izvairītos no attiecīgā lidojuma kavēšanās vai atcelšanas. Tomēr no tā nevar prasīt uzņemties attiecīgajā laikā uzņēmuma spējām neatbilstošas grūtības ⁽¹⁴⁷⁾.

⁽¹⁴²⁾ Tiesas spriedums *SATA International — Azores Airlines*, C-308/21, ECLI:EU:C:2022:533, 28. punkts.

⁽¹⁴³⁾ Tiesas spriedums *Transport Aéreos Portugueses*, C-74/19, ECLI:EU:C:2020:460, 48. punkts.

⁽¹⁴⁴⁾ Tiesas spriedums *McDonagh*, C-12/11, ECLI:EU:C:2013:43, 34. punkts.

⁽¹⁴⁵⁾ Tiesas spriedums *Airhelp Ltd*, C-28/20, ECLI:EU:C:2021:226, 42. un 43. punkts.

⁽¹⁴⁶⁾ Tiesas spriedums *Touristic Aviation Services Limited*, C-405/23, ECLI:EU:C:2024:408, 30. punkts.

⁽¹⁴⁷⁾ Tiesas spriedums *Transportes Aéreos Portugueses*, C-74/19, EU:C:2020:460, 36. punkts un tajā minētā judikatūra.

Turklāt Tiesa ⁽¹⁴⁸⁾ ir konstatējusi, ka saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 261/2004 5. panta 3. punktu gaisa pārvadātājam var likt organizēt savus resursus savlaicīgi, lai būtu iespējams plānoto lidojumu veikt tad, kad ārkārtējie apstākļi ir pārgājuši, t. i., arī zināmu laiku pēc paredzētā izlidošanas laika. Jo īpaši gaisa pārvadātājam ir jāparedz zināma laika rezerve, kas tam ļautu, ja iespējams, veikt visu lidojumu, kad ārkārtējie apstākļi ir pārgājuši. Tādu laika rezervi novērtē katrā gadījumā atsevišķi.

Tomēr 5. panta 3. punktu nevar interpretēt tā, ka tajā tiktu prasīts kā "iespējamo pasākumu" vispārīgi un bez izšķirības noteikt minimālo laika rezervi, kas vienādi piemērojama visiem gaisa pārvadātājiem visos ārkārtēju apstākļu gadījumos. Šajā sakarā gaisa pārvadātājiem mājas bāzē pieejamie resursi parasti ir lielāki nekā ārējos galamērķos un tādējādi dod vairāk iespēju ierobežot ārkārtēju apstākļu ietekmi. Gaisa pārvadātāja spēja veikt visu paredzēto lidojumu jaunajos apstākļos, ko izraisījuši ārkārtējie apstākļi, ir jānovērtē tādā veidā, lai nodrošinātu, ka vajadzīgās laika rezerves ilgums neliek gaisa pārvadātājam attiecīgajā laikā pārmērīgi upurēt uzņēmuma jaudas ⁽¹⁴⁹⁾.

Attiecībā uz tehniskiem defektiem — ar to vien, ka gaisa pārvadātājs ir ievērojis gaisa kuģa tehniskās apkopes minimālās normas, nepietiek, lai konstatētu, ka šis gaisa pārvadātājs ir veicis visus iespējamus pasākumus, lai būtu atbrīvojams no pienākuma maksāt kompensāciju ⁽¹⁵⁰⁾.

5.4. Ārkārtējie apstākļi iepriekšējā lidojumā ar to pašu gaisa kuģi

Lai apkalpojošais gaisa pārvadātājs varētu tikt atbrīvots no pienākuma izmaksāt kompensāciju pasažieriem lidojuma ilgas kavēšanās vai atcelšanas gadījumā, apkalpojošais gaisa pārvadātājs var atsaukties uz tādu ārkārtēju apstākli, kas ir ietekmējis iepriekšēju lidojumu, kuru ir nodrošinājis tas pats gaisa pārvadātājs ar to pašu gaisa kuģi, ar nosacījumu, ka pastāv tieša cēloņsakarība starp šāda apstākļa iestāšanos un vēlāk notikušā lidojuma kavēšanos vai atcelšanu ⁽¹⁵¹⁾.

Citā lietā Tiesa ir precizējusi, ka gadījumā, kad notikusi ilga kavēšanās ielidošanā, apkalpojošais gaisa pārvadātājs var atsaukties uz ārkārtēju apstākli, kas ir ietekmējis nevis šo aizkavējušos lidojumu, bet iepriekšēju lidojumu, kuru ir nodrošinājis tas pats gaisa pārvadātājs ar to pašu gaisa kuģi, tā reīsā trīs reissus pirms attiecīgā lidojuma rotācijas kārtībā, ar nosacījumu, ka pastāv tieša cēloņsakarība starp šāda apstākļa iestāšanos un vēlāk notikušā lidojuma ilgo kavēšanos ielidošanā ⁽¹⁵²⁾.

6. PASAŽIERU TIESĪBAS PLAŠU CEĻOŠANAS TRAUCĒJUMU GADĪJUMĀ

6.1. Vispārīgi

Regulā (EK) Nr. 261/2004 nav īpašu noteikumu, kas piemērojami tādu plaša mēroga ceļošanas traucējumu gadījumā kā vulkāna izvirdums Islandē 2010. gadā vai Covid-19 pandēmijas uzliesmojums 2020. gadā. Tomēr tiesības uz kompensāciju atcelšanas gadījumā ir saistītas ar to, ka gaisa pārvadātājs pasažierim nav pietiekami paziņojis par atcelšanu. Tādējādi uz šo aspektu attiecas apsvērumi 4.4. iedaļā par tiesībām uz kompensāciju.

6.2. Tiesības uz maršruta maiņu vai atlīdzinājumu

Kas attiecas uz maršruta maiņu, tad plašs ceļošanas traucējums var ietekmēt tiesības izvēlēties "pēc iespējas drīzāku" maršruta maiņu. Var izrādīties, ka gaisa pārvadātājiem tuvākajā laikā nav iespēju mainīt pasažiera maršrutu līdz galamērķim. Turklāt kādu laiku var nebūt skaidrības par to, kad maršruta maiņa būs iespējama. Šāda situācija var rasties, piemēram, ja dalībvalsts aptur izlidošanu uz konkrētām valstīm vai ielidošanu no konkrētām valstīm. Tas nozīmē, ka atkarībā no konkrētā gadījuma "pēc iespējas drīzāka" maršruta maiņa var ievērojami aizkavēties vai par to var būt lielas neskaidrības. Tādējādi pasažieri varētu dot priekšroku biļetes cenas atlīdzināšanai vai vēlākai maršruta maiņai "atbilstīgi pasažiera vēlmēm".

⁽¹⁴⁸⁾ Tiesas spriedums *Egītis un Ratnieks*, C-294/10, ECLI:EU:C:2011:303, 37. punkts.

⁽¹⁴⁹⁾ Tiesas spriedums *Airhelp*, C-264/20, ECLI:EU:C:2021:26, 33. punkts.

⁽¹⁵⁰⁾ Tiesas spriedums *Wallentin-Hermann*, C-549/07, ECLI:EU:C:2008:771, 43. punkts.

⁽¹⁵¹⁾ Tiesas spriedums *Transportes Aéreos Portugueses*, C-74/19, EU:C:2020:460, 55. punkts.

⁽¹⁵²⁾ Tiesas spriedums *Austrian Airlines*, C-826/19, ECLI:EU:C:2021:318, 57. punkts.

Kas attiecas uz atlīdzinājumu, ja pasažieris ir rezervējis turpceļa lidojumu un atpakaļceļa lidojumu atsevišķi un turpceļa lidojums tiek atcelts, pasažierim ir tiesības saņemt atlīdzinājumu tikai par atcelto lidojumu, proti, par turpceļa lidojumu.

Tomēr, ja turpceļa lidojums un atpakaļceļa lidojums ir vienā un tajā pašā rezervācijā, pat ja to veic dažādi gaisa pārvadātāji, turpceļa lidojuma atcelšanas gadījumā būtu jāpiedāvā pasažieriem divas iespējas: saņemt atlīdzinājumu par biļeti pilnā apjomā (t. i., par abiem lidojumiem) vai mainīt turpceļa lidojuma maršrutu.

6.3. Tiesības uz aprūpi

Regulā (EK) Nr. 261/2004 nav noteikumu, ar kuriem tiktu atzīta atsevišķa "īpaši ārkārtēju" notikumu kategorija, kas nav šīs regulas 5. panta 3. punktā minētie ārkārtējie apstākļi. Tāpēc gaisa pārvadātājam ir jāpilda savi pienākumi, citastarp tie, kas paredzēti Regulas (EK) Nr. 261/2004 9. pantā, pat ja situācija, kas rada šos pienākumus, ilgst ilgu laiku. Šādos apstākļos un gadījumos pasažieri ir īpaši neaizsargāti⁽¹⁵³⁾. Ārkārtējos gadījumos Regulas (EK) Nr. 261/2004 mērķis ir nodrošināt, ka adekvāta aprūpe tiek sniegta īpaši tiem pasažieriem, kuri gaida maršruta maiņu saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 261/2004 8. panta 1. punkta b) apakšpunktu.

6.4. Tiesības uz kompensāciju

Tiesības uz kompensāciju par atcelšanu saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 261/2004 5. panta 1. punktu un 7. pantu neattiecas uz atcelšanu, kas veikta vairāk nekā 14 dienas iepriekš, vai ja lidojuma atcelšanu ir izraisījuši ārkārtēji apstākļi, no kuriem nevarētu izvairīties, pat ja gaisa pārvadātājs būtu veicis visus iespējamus pasākumus.

Komisija uzskata, ka tad, ja valsts iestādes veic pasākumus, kuru mērķis ir ierobežot tādas krīzes situācijas ietekmi, kas izraisa plašus ceļošanas traucējumus, šādi pasākumi sava rakstura un izcelsmes dēļ nav raksturīgi gaisa pārvadātāju parastajai darbībai un ir ārpus to faktiskās kontroles.

Ar minētās regulas 5. panta 3. punktu tiesības saņemt kompensāciju tiek atceltas ar nosacījumu, ka konkrētā lidojuma atcelšanu "ir izraisījuši" ārkārtēji apstākļi, no kuriem nevarētu izvairīties, pat ja tiktu veikti visi iespējamie pasākumi.

Šis nosacījums būtu jāuzskata par izpildītu, ja valsts iestādes vai nu aizliedz noteiktus lidojumus, vai ierobežo personu pārvietošanos tādā veidā, kas *de facto* izslēdz attiecīgā lidojuma veikšanu.

Šis nosacījums var izpildīties arī tad, ja lidojums tiek atcelts apstākļos, kad attiecīgā personu pārvietošanās nav pilnīgi aizliegta, bet aprobežojas tikai ar personām, kurām piemērojamas atkāpes (piem., attiecīgās valsts pilsoņiem vai iedzīvotājiem).

Ja neviena no šīm personām neveic konkrētu lidojumu, lidojums paliktu tukšs vai tiktu atcelts. Šādās situācijās gaisa pārvadātājs var leģitīmi negaidīt līdz pēdējai minūtei, bet savlaicīgi atcelt lidojumu, lai veiktu atbilstošus organizatoriskus pasākumus, citastarp nodrošinātu aprūpi, kas gaisa pārvadātājiem ir jāsniedz saviem pasažieriem. Šādos gadījumos atkarībā no apstākļiem joprojām, iespējams, varētu uzskatīt, ka lidojuma atcelšanu "ir izraisījis" publisko iestāžu veikts pasākums. Arī šajā gadījumā atkarībā no apstākļiem tas var attiekties arī uz lidojumiem pretējā virzienā salīdzinājumā ar tiem lidojumiem, uz kuriem tieši attiecas valsts iestāžu noteiktie ceļošanas ierobežojumi.

Ja aviosabiedrība nolēmj atcelt lidojumu un pierāda, ka šāds lēmums ir pamatots ar apkalpes locekļu drošības vai veselības apsvērumiem, būtu jāuzskata, ka šādu lidojuma atcelšanu arī "ir izraisījuši" ārkārtēji apstākļi.

Iepriekš minētie apsvērumi nav un nevar būt izsmeloši, jo arī citi īpaši apstākļi, kas rodas konkrētā krīzes situācijā, var ietilpt Regulas (EK) Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta piemērošanas jomā.

⁽¹⁵³⁾ Tiesas spriedums *McDonagh*, C-12/11, ECLI:EU:C:2013:43, 30. punkts, un Skaidrojošo pamatnostādņu 4.3.3. punkts.

7. KOMPENSĀCIJA, ATLĪDZINĀJUMS, MARŠRUTA MAIŅA UN APRŪPE MULTIMODĀLOS BRAUCIENOS

Uz multimodāliem braucieniem, kuros pēc viena pārvadājuma līguma iesaistīti vairāki transporta veidi (piem., braucienu pa dzelzceļu un lidojumu pārdod kā vienu braucienu), neattiecas ne Regula (EK) Nr. 261/2004, ne kāds cits Savienības tiesību akts par pasažieru tiesībām citos transporta veidos ⁽¹⁵⁴⁾. Ja pasažieris nokavē lidojumu vilciena kavēšanās dēļ, viņš saņemtu palīdzību, ko piešķir saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 2021/782 ⁽¹⁵⁵⁾, tikai attiecībā uz braucienu ar vilcieni un tikai tad, ja ir sasniedzis galamērķi ar vairāk nekā 60 minūšu kavēšanos ⁽¹⁵⁶⁾. Līdzīgā kārtā citi noteikumi būtu jāpiemēro, ja lidojums vienota pārvadājuma līguma kontekstā ir nokavēts kuģa vai autobusa brauciena kavēšanās dēļ ⁽¹⁵⁷⁾. Tomēr, ja multimodālais brauciens ir daļa no kombinācijas ar citiem ceļošanas pakalpojumiem (piem., izmitināšanu), attiecīgais kompleksā ceļojuma organizators saskaņā ar Direktīvu (ES) 2015/2302 var būt atbildīgs arī par nokavētajiem lidojumiem un ietekmi uz komplekso ceļojumu kopumā.

8. SŪDZĪBAS VALSTS IZPILDIESTĀDĒM, STRĪDU ALTERNATĪVAS IZŠĶIRŠANAS STRUKTŪRĀM UN PATĒRĒTĀJU TIESĪBU AIZSARDZĪBA SASKAŅĀ AR REGULU PAR SĀDARBĪBU PATĒRĒTĀJU TIESĪBU AIZSARDZĪBAS JOMĀ

8.1. Sūdzības valsts izpildiestādēm

Pasažieri var iesniegt sūdzību jebkurā dalībvalsts izraudzītā valsts izpildiestādē par Regulas (EK) Nr. 261/2004 iespējamu pārkāpumu jebkurā ES lidostā vai sakarā ar jebkuru lidojumu no kādas trešās valsts uz šādu lidostu ⁽¹⁵⁸⁾.

Lai nodrošinātu sūdzību procedūru efektivitāti un garantētu drošu tiesisko vidi gaisa pārvadātājiem un citiem potenciāli iesaistītajiem uzņēmumiem, Komisija iesaka pasažieriem ieteikt iesniegt sūdzības:

- attiecībā uz ES lidojumiem un lidojumiem no ES uz trešo valsti — izlidošanas valsts izpildiestādei, un
- attiecībā uz lidojumiem no valstīm ārpus ES — ielidošanas valsts izpildiestādei.

Pasažieriem, kuri uzskata, ka gaisa pārvadātājs ir pārkāpis viņu tiesības, sūdzības būtu jāiesniedz saprātīgā termiņā un saskaņā ar valsts tiesību aktos noteiktajiem termiņiem ⁽¹⁵⁹⁾.

Pasažieriem vispirms būtu jāiesniedz sūdzība gaisa pārvadātājam. Tikai tad, ja pasažierus neapmierina gaisa pārvadātāja atbilde vai ja gaisa pārvadātājs nesniedz apmierinošu atbildi, pasažieriem būtu jāiesniedz sūdzība valsts izpildiestādei. Komisija iesaka, ka gaisa pārvadātājam būtu jāatbild divos mēnešos un ka netiktu likti ierobežojumi kādas no ES oficiālajām valodām lietošanai.

Ir svarīgi atzīmēt, ka Tiesa ⁽¹⁶⁰⁾ ir nospriedusi, ka saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 261/2004 valsts izpildiestādēm nav pienākuma rīkoties saistībā ar šādām sūdzībām, lai garantētu individuālas pasažieru tiesības katrā atsevišķā gadījumā. Tādējādi valsts izpildiestādei nav pienākuma veikt piespiedu pasākumus pret gaisa pārvadātājiem nolūkā piespiest viņus samaksāt Regulā (EK) Nr. 261/2004 atsevišķiem gadījumiem paredzēto kompensāciju; sodītājas loma, uz ko norādīts Regulas (EK) Nr. 261/2004 16. panta 3. punktā, tai izpaužas kā pasākumu veikšana, reaģējot uz pārkāpumiem, kurus iestāde konstatē vispārējās uzraudzības gaitā, kas paredzēta 16. panta 1. punktā.

⁽¹⁵⁴⁾ Šādi noteikumi ir ierosināti; sk. priekšlikumu COM(2013) 130 final un priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par pasažieru tiesībām multimodālā transporta kontekstā (COM(2023) XXX, 29.11.2023.).

⁽¹⁵⁵⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2021/782 (2021. gada 29. aprīlis) par dzelzceļa pasažieru tiesībām un pienākumiem (OV L 172, 17.5.2021., 1. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/782/oj>).

⁽¹⁵⁶⁾ Regulas (ES) 2021/782 20. pants.

⁽¹⁵⁷⁾ Šajā sakarā sk. Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 1177/2010 (2010. gada 24. novembris) par pasažieru tiesībām, ceļojot pa jūru un iekšzemes ūdensceļiem, un ar ko groza Regulu (EK) Nr. 2006/2004 (OV L 334, 17.12.2010., 1. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2010/1177/oj>), un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 181/2011 (2011. gada 16. februāris) par autobusu pasažieru tiesībām un par grozījumiem Regulā (EK) Nr. 2006/2004 (OV L 55, 28.2.2011., 1. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/181/oj>).

⁽¹⁵⁸⁾ Regulas (EK) Nr. 261/2004 16. panta 2. punkts.

⁽¹⁵⁹⁾ Tiesas spriedums *Cuadrench Moré*, C-139/11, ECLI:EU:C:2012:741, 33. punkts.

⁽¹⁶⁰⁾ Tiesas spriedums *Ruijsenaars u. c.*, apvienotās lietas C-145/15 un C-146/15, ECLI:EU:C:2016:187, 32., 36. un 38. punkts.

Tomēr Tiesa uzskata, ka Regula (EK) Nr. 261/2004 neliedz dalībvalstīm pieņemt tiesību aktus, kuros valsts izpildiestādei ir noteikts pienākums veikt pasākumus, reaģējot uz individuālām sūdzībām⁽¹⁶¹⁾. Dalībvalstīm ir rīcības brīvība attiecībā uz pilnvarām, ko tās vēlas piešķirt savām valsts iestādēm, lai aizsargātu pasažieru tiesības.

Šie nolēmumi neietekmē valsts izpildiestāžu pienākumu saskaņā ar labas pārvaldības principiem sniegt sūdzību iesniedzējiem uz informāciju balstītu atbildi, pamatojoties uz viņu sūdzībām. Komisija uzskata, ka laba prakse arī ir informēt pasažierus par pārsūdzības iespējām vai citām darbībām, ko viņi varētu veikt, ja nav apmierināti ar viņu lietas izvērtējumu. Pasažierim vajadzētu būt tiesībām izlemt, vai viņš vēlas, ka viņu pārstāv cita persona vai struktūra.

8.2. Strīdu alternatīva izšķiršana (SAI)

ES SAI tiesiskais regulējums ir paredzēts, lai patērētāji varētu efektīvi aizstāvēt savas tiesības strīdos ar tirgotājiem par produkta vai pakalpojuma iegādi. Lai gan ieguldījumi izmaksu un laika ziņā, kas saistīti ar vērsanos tiesā, var būt atturoši, un neformāli instrumenti var būt nepietiekami, Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2013/11/ES⁽¹⁶²⁾ paredzētajām kvalitatīvām, sertificētām SAI struktūrām strīds būtu jāatrisina 90 dienās bez maksas vai tikai par nominālām izmaksām patērētājam.

Patērētājiem ir piekļuve kvalitatīvām, sertificētām SAI struktūrām, ja viņi ir ES pastāvīgie iedzīvotāji un tirgotājs veic uzņēmējdarbību ES. Ja valsts tiesību aktos gaisa pārvadātājiem nav noteikts pienākums piedalīties SAI struktūru procedūrās, ir vēlams, lai tie brīvprātīgi apņemtos piedalīties attiecīgās procedūrās un par to informētu savus klientus.

Patērētāju piekļuve SAI struktūrām papildina iespēju pasažieriem iesniegt sūdzību valsts izpildiestādēm saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 261/2004.

8.3. Citi līdzekļi, kas pieejami, lai palīdzētu ieinteresētajām personām piemērot Regulu (EK) Nr. 261/2004

Ir vairāki veidi, kā palīdzēt ieinteresētajām personām piemērot Regulu (EK) Nr. 261/2004.

Pirmais attiecas uz sadarbību patērētāju tiesību aizsardzības jomā saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2017/2394⁽¹⁶³⁾, ar ko izveido koordinācijas un sadarbības mehānismu starp valstu patērētāju tiesību aizsardzības iestādēm. Šo iestāžu sadarbība ir būtiska, lai garantētu patērētāju tiesību aktu vienādu piemērošanu visā vienotajā tirgū un radītu visiem uzņēmumiem vienādas konkurences apstākļus. Regula (ES) 2017/2394 attiecas uz situācijām, kad ir apdraudētas patērētāju kolektīvās intereses, un ar to valsts iestādēm tiek piešķirtas papildu izmeklēšanas un izpildes pilnvaras, lai apturētu patērētāju aizsardzības noteikumu pārkāpumus pārrobežu lietās.

Regulā (ES) 2017/2394 ir minēts, ka Regula (EK) Nr. 261/2004 par aviopasažieru tiesībām ir viens no juridiskajiem instrumentiem, ar ko aizsargā patērētāju intereses. Tas nozīmē, ka Regulā (EK) Nr. 261/2004 noteiktās pasažieru tiesības var īstenot saskaņā ar koordinācijas un sadarbības mehānismu, kas izveidots ar Regulu (ES) 2017/2394, ja pārrobežu kontekstā ir apdraudētas patērētāju kolektīvās intereses.

⁽¹⁶¹⁾ Tiesas spriedums LOT, C-597/20, ECLI:EU:C:2022:735, 26. punkts.

⁽¹⁶²⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2013/11/ES (2013. gada 21. maijs) par patērētāju strīdu alternatīvu izšķiršanu un ar ko groza Regulu (EK) Nr. 2006/2004 un Direktīvu 2009/22/EK (Direktīva par patērētāju SAI) (OV L165, 18.6.2013., 63. lpp.), ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2013/11/oj>).

⁽¹⁶³⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2017/2394 (2017. gada 12. decembris) par sadarbību starp valstu iestādēm, kas atbild par tiesību aktu izpildi patērētāju tiesību aizsardzības jomā, un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 2006/2004 (OV L 345, 27.12.2017., 1. lpp.), ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2394/oj>).

Direktīva (ES) 2020/1828 ⁽¹⁶⁴⁾ ir vēl viens instruments pasažieru tiesību īstenošanai plašākā mērogā. No šīs direktīvas izriet, ka pārstāvības prasības ir prasības, ko tiesīgās iestādes ceļ valsts tiesās vai administratīvajās iestādēs patērētāju grupu vārdā, lai pieprasītu aizlieguma pasākumus (t. i., lai apturētu tirgotāju nelikumīgu praksi), tiesiskās aizsardzības pasākumus (piem., atmaksu vai kompensāciju) vai gan aizlieguma, gan tiesiskās aizsardzības pasākumus. Direktīvas mērķis ir aizsargāt patērētāju kolektīvās intereses daudzās jomās, jo īpaši ceļojumu un tūrisma jomā. Tā ir piemērojama prasībām, kas celtas par Regulas (EK) Nr. 261/2004 — kuru tā iekļauj to Savienības tiesību aktu skaitā, kas ietilpst tās piemērošanas jomā — pārkāpumiem. Turklāt pasažieri, kuriem radušās problēmas pārrobežu situācijās, var vērsties Eiropas Patērētāju centru tīklā ⁽¹⁶⁵⁾ (ECC-Net). ECC-Net informē patērētājus par viņu tiesībām saskaņā ar ES un valstu tiesību aktiem par patērētāju tiesību aizsardzību, bez maksas konsultē par dažādām iespējām izskatīt patērētāju sūdzības, sniedz tiešu palīdzību sūdzību atrisināšanā ar tirgotājiem, panākot izlīgumu, un novirza patērētājus uz attiecīgu iestādi, ja ECC-Net nevar palīdzēt. Pasažieri var vērsties arī pie valsts patērētāju organizācijām, lai saņemtu informāciju un tiešu palīdzību, īstenojot savas tiesības saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 261/2004.

9. PRASĪBAS CELŠANA SASKAŅĀ AR REGULU (EK) Nr. 261/2004

9.1. Jurisdikcija, kurā var celt prasību saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 261/2004

Vispirms būtu jānorāda, ka Regulā (EK) Nr. 261/2004 nav noteikumu par dalībvalstu tiesu starptautisko jurisdikciju, tāpēc jautājums par jurisdikciju ir jāizvērtē, ņemot vērā Regulu (ES) Nr. 1215/2012 ⁽¹⁶⁶⁾.

Attiecībā uz lidojumiem no vienas dalībvalsts uz otru dalībvalsti pēc līguma, kas noslēgts ar vienu apkalpojošo gaisa pārvadātāju, zaudējumu atlīdzināšanas prasību saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 261/2004 pēc prasītāja izvēles var celt valsts tiesā, kuras piekriībā ir vai nu izlidošanas vieta, vai ielidošanas vieta, kā noteikts pārvadājuma līgumā ⁽¹⁶⁷⁾, piemērojot Regulu (EK) Nr. 1215/2012. Saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1215/2012 4. panta 1. punktu pasažieriem paliek arī iespēja vērsties atbildētāja (t. i., gaisa pārvadātāja) domicila tiesā.

Vairākos nolēmumos Tiesa ir apstiprinājusi, ka arī attiecībā uz savienotajiem reisiem, kas ietver apstiprinātu vienu rezervāciju visam braucienam un kas sadalīti vairākās daļās, pasažieri var celt prasību vai nu izlidošanas vietā, vai ielidošanas vietā. Konkrētāk, Tiesa ir nospriedusi, ka saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 1215/2012 otrā segmenta ielidošanas vietas valsts tiesā var celt prasību, ja pārvadāšanu šajos divos lidojumos veikuši divi dažādi gaisa pārvadātāji un ja prasība izmaksāt kompensāciju ir balstīta uz traucējumu, kas noticis pirmajā no šiem lidojumiem, kuru veicis gaisa pārvadātājs, kurš nav attiecīgo pasažieru līgumslēdzēja puse ⁽¹⁶⁸⁾.

Tāpat prasību var celt brauciena pirmās daļas izlidošanas vietas valsts tiesā, ja prasība par kompensāciju izriet no pēdējās brauciena daļas atcelšanas un ir celta pret gaisa pārvadātāju, kurš ir atbildīgs par šo pēdējo daļu ⁽¹⁶⁹⁾.

Tomēr attiecībā uz savienotiem reisiem, kas sastāv no diviem vai vairākiem lidojumiem, kuros pārvadājumu veic atsevišķi gaisa pārvadātāji, pirmā lidojuma ielidošanas vietas valsts tiesā nevar celt prasību, ja prasība par kompensāciju izriet tikai no pirmā lidojuma kavēšanās, kas radusies novēlotas izlidošanas dēļ, un ja prasība ir celta pret gaisa pārvadātāju, kurš atbildīgs par šā pirmā lidojuma veikšanu ⁽¹⁷⁰⁾.

⁽¹⁶⁴⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2020/1828 (2020. gada 25. novembris) par pārstāvības prasībām patērētāju kolektīvo interešu aizsardzībai un ar ko atceļ Direktīvu 2009/22/EK (OV L 409, 4.12.2020., 1. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2020/1828/oj>).

⁽¹⁶⁵⁾ <https://www.eccnet.eu>.

⁽¹⁶⁶⁾ Tiesas spriedums *Rehder*, C-204/08, ECLI:EU:C:2009:439, 28. punkts.

⁽¹⁶⁷⁾ Tiesas spriedums *Rehder*, C-204/08, ECLI:EU:C:2009:439, 47. punkts.

⁽¹⁶⁸⁾ Tiesas spriedums *flightright*, apvienotās lietas C-274/16, C-447/16 un C-448/16, ECLI:EU:C:2018:160, 78. punkts.

⁽¹⁶⁹⁾ Tiesas spriedums *flightright*, C-606/19, ECLI:EU:C:2020:101, 36. punkts.

⁽¹⁷⁰⁾ Tiesas spriedums *LOT Polish Airlines*, C-20/21, ECLI:EU:C:2022:71, 27. punkts.

Attiecībā uz jautājumu par pareizo tiesvedības adresātu Tiesa ir nospriedusi, ka dalībvalsts tiesai nav jurisdikcijas izskatīt lietu saistībā ar prasību par zaudējumu atlīdzību, kas celta pret aviosabiedrību, kura ir reģistrēta citas dalībvalsts teritorijā, pamatojoties uz to, ka šai sabiedrībai tiesas, kurā celta prasība, apgabalā ir filiāle, kas nepiedalījās tiesiskajās attiecībās starp sabiedrību un attiecīgo pasažieri ⁽¹⁷¹⁾.

Attiecībā uz jautājumu, vai gaisa pārvadātājs savos noteikumos var aizliegt, ka pasažieri pilnvaro trešo personu iesniegt prasījumus to vārdā, Tiesa ir precizējusi, ka saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 261/2004 15. pantu netiek pieļauts, ka pārvadājuma līgumā tiek iekļauta klauzula, kas aizliedz nodot aviopasažieru tiesības pret apkalpojošo gaisa pārvadātāju saskaņā ar šīs regulas noteikumiem ⁽¹⁷²⁾.

Ja lidojums bija daļa no kompleksa ceļojuma līguma saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 1215/2012, pasažieris var celt prasību par kompensāciju pret apkalpojošo gaisa pārvadātāju, pat ja starp pasažieri un gaisa pārvadātāju nav noslēgts līgums ⁽¹⁷³⁾.

Attiecībā uz jurisdikciju prasībām saskaņā ar Monreālas konvenciju Tiesa ir precizējusi: lai gan teritoriālā jurisdikcija attiecībā uz kompensācijas prasību saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 261/2004 būtu jāizvērtē saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 1215/2012, jurisdikcija papildu prasībai par papildu kaitējumu, kas ietilpst Monreālas konvencijas piemērošanas jomā, būtu jāizvērtē saskaņā ar šo konvenciju ⁽¹⁷⁴⁾.

9.2. Termins prasības celšanai saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 261/2004

Regulā (EK) Nr. 261/2004 nav noteikti termiņi prasības celšanai valsts tiesās. Šo jautājumu risina pēc katras dalībvalsts tiesību aktiem par noilgumu. Prasības celšanas divu gadu ierobežojums saskaņā ar Monreālas konvenciju neattiecas uz prasībām, kas celtas saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 261/2004, un neskar dalībvalstu tiesību aktus, jo Regulā (EK) Nr. 261/2004 noteiktie kompensācijas pasākumi neietilpst minētās konvencijas jomā tāpēc, ka to mērķis ir vērst par labu pasažieru ciestās neērtības papildus zaudējumu atlīdzināšanas sistēmai, ko nosaka šī konvencija. Tādējādi dalībvalstu termiņi var atšķirties ⁽¹⁷⁵⁾.

10. GAISA PĀRVADĀTĀJA ATBILDĪBA SASKAŅĀ AR MONREĀLAS KONVENCIJU

Konvencija par dažu starptautisko gaisa pārvadājumu noteikumu unifikāciju, ko parasti dēvē par "Monreālas konvenciju", tika noslēgta 1999. gada 28. maijā Monreālā. ES ir šīs konvencijas līgumslēdzēja puse, un daži šīs konvencijas noteikumi ir iekļauti ES tiesību aktos ar Regulu (EK) Nr. 2027/97, kuras mērķis ir aizsargāt aviopasažieru tiesības ES, kā arī ar Regulu (EK) Nr. 261/2004.

a) Regulas (EK) Nr. 261/2004 saderība ar Monreālas konvenciju

Tiesa ⁽¹⁷⁶⁾ ir apstiprinājusi, ka prasības izmaksāt kompensāciju par ielidošanas kavēšanos un sniegt atbalstu pie izlidošanas kavēšanās ir saderīgas ar Monreālas konvenciju. Šajā sakarā Tiesa ir nospiedusi, ka laika zaudējums, kuru rada lidojuma kavēšanās, ir "neērtība", nevis "kaitējums", ko tiecas risināt Monreālas konvencija. Šāds spriedums ir balstīts uz konstatējumu, ka pārmērīga kavēšanās vispirms rada neērtības, kas ir teju identiskas visiem pasažieriem, un Regulā (EK) Nr. 261/2004 ir paredzēta standartizēta tūlītēja kompensācija, turpretim Monreālas konvencijā ir paredzēta atlīdzināšana, kas prasa katrā atsevišķā gadījumā izvērtēt nodarītā kaitējuma apmēru, un tādējādi uz to var attiekties tikai kompensācija, ko pēcāk piešķir individuāli. Tādējādi Regula (EK) Nr. 261/2004 darbojas agrākā posmā nekā Monreālas konvencija. Regulā (EK) Nr. 261/2004 noteiktais pienākums izmaksāt kompensāciju pasažieriem, kuru lidojumi kavējas, neietilpst Monreālas konvencijas jomā, bet ir papildus tās noteiktajai zaudējumu atlīdzināšanas sistēmai.

⁽¹⁷¹⁾ Tiesas spriedums *Ryanair*, C-464/18, ECLI:EU:C:2019:311, 36. punkts.

⁽¹⁷²⁾ Tiesas spriedums *Eventmedia Soluciones SL*, C-11/23, ECLI:EU:C:2024:194, 26. punkts.

⁽¹⁷³⁾ Tiesas spriedums *Primera Air Scandinavia*, C-215/18, ECLI:EU:C:2020:235, 38. punkts.

⁽¹⁷⁴⁾ Tiesas spriedums *Guaitoli u. c.*, C-213/18, ECLI:EU:C:2019:927, 44. punkts.

⁽¹⁷⁵⁾ Tiesas spriedums *Cuadrench Moré*, C-139/11, ECLI:EU:C:2012:741, 33. punkts.

⁽¹⁷⁶⁾ Tiesas spriedums *IATA un ELFAA*, C-344/04, ECLI:EU:C:2006:10, 43., 45., 46. un 47. punkts; spriedums *Sturgeon u. c.*, apvienotās lietas C-402/07 un C-432/07, ECLI:EU:C:2009:716, 51. punkts.

- b) Regula (EK) Nr. 2027/97 ir piemērojama tikai pasažieriem, kuri lido ar “gaisa pārvadātāju”, proti, gaisa transporta uzņēmumu, kam ir derīga darbības licence ⁽¹⁷⁷⁾ saskaņā ar šīs regulas 2. panta 1. punkta b) apakšpunktu.
- c) Saskaņā ar Monreālas konvencijas 17. pantu pasažieris ir persona, kas ir vesta uz “pārvadājuma līguma” pamata tās 3. panta nozīmē, arī tad, ja nav izdots individuāls vai kolektīvs pārvadājuma dokuments ⁽¹⁷⁸⁾.
- d) Jēdzienu “nelaimes gadījums” Monreālas konvencijas 17. panta 1. punkta nozīmē, kurā ir paredzēta gaisa pārvadātāja atbildība par kaitējumu, kas nodarīts pasažiera nāves vai miesas bojājumu gadījumā, Tiesa ir interpretējusi vairākos spriedumos, piemēram:
- (i) **kafijas izlišana** — situācijas gaisa kuģī, kad priekšmets, ko izmanto pasažieru apkalpošanai, rada pasažierim miesas bojājumus, piemēram, karstas kafijas izliešana, bez nepieciešamības izvērtēt, vai šādu situāciju ir izraisījis gaisa transportam raksturīgs risks ⁽¹⁷⁹⁾, var būt “nelaimes gadījums”;
 - (ii) **pakrišana uz kāpnēm** — situācija, kad pasažieri bez konstatējama iemesla pakrīt uz mobilajām kāpnēm, kas paredzētas gaisa kuģa pasažieru izkāpšanai, un savainojas, ir “nelaimes gadījums” Monreālas konvencijas 17. panta 1. punkta izpratnē, arī tad, ja attiecīgais gaisa pārvadātājs šajā ziņā ir izpildījis savu pienākumu ievērot rūpību un uzmanību ⁽¹⁸⁰⁾;
 - (iii) **smagnēja nosēšanās** — jēdziens “nelaimes gadījums” neattiecas uz nosēšanos, kas notikusi atbilstoši aplūkojamajam gaisa kuģim piemērojamajām procedūrām un ierobežojumiem, citastarp attiecībā uz ekspluatācijas parametriem, kuri ievērojami ietekmē nosēšanos, paredzētajiem pielaides un rezerves lielumiem, kā arī ņemot vērā vispārējos tehnikas atzinumus un labāko praksi gaisa kuģu ekspluatācijas jomā, pat ja attiecīgais pasažieris šo nosēšanos būtu uztvēris kā neparedzētu gadījumu ⁽¹⁸¹⁾;
 - (iv) **psihisks kaitējums**, ko pasažierim radījis “nelaimes gadījums” Monreālas konvencijas 17. panta 1. punkta nozīmē un kas nav saistīts ar “miesas bojājumiem” minētās tiesību normas nozīmē, ir jāatlīdzina tieši tāpat kā šāds miesas bojājums, ja vien attiecīgais pasažieris pierāda, ka viņa garīgā integritāte ir aizskarta tik smagi vai intensīvi, ka ir ietekmēts viņa vispārējais veselības stāvoklis, un ja vien bez medicīniskās aprūpes nav iespējams šo kaitējumu mazināt ⁽¹⁸²⁾;
 - (v) gaisa kuģī pasažierim sniegta **neatbilstoša pirmā palīdzība**, kuras dēļ saasinājušies “nelaimes gadījuma” Monreālas konvencijas 17. panta 1. punkta izpratnē radīti miesas bojājumi, ir jāuzskata par ietilpstošu šajā nelaimes gadījumā ⁽¹⁸³⁾.
- e) Monreālas konvencijas 22. panta 2. punkts ir skatāms saistībā ar minētās konvencijas 3. panta 3. punktu un interpretējams tā, ka tiesības uz zaudējumu atlīdzību un pārvadātāja atbildības ierobežojums 1 288 SDR (speciālās aizņēmuma tiesības) bagāžas iznīcināšanas, nozaudēšanas, bojājuma vai aizkavēšanas gadījumā attiecas arī uz pasažieri, kurš šādu atlīdzību pieprasa sakarā ar cita pasažiera vārdā reģistrētas bagāžas iznīcināšanu, nozaudēšanu, bojājumu vai aizkavēšanu, ja bagāžā bijušas pirmā pasažiera mantas. Tādēļ katram pasažierim, ko skar cita pasažiera vārdā reģistrētas nododamās bagāžas iznīcināšana, nozaudēšana, bojājums vai aizkavēšanās, ir jābūt tiesībām uz kompensāciju 1 288 SDR robežās, ja pasažieris var pierādīt, ka viņa mantas faktiski bijušas nododamajā bagāžā. Katram attiecīgajam pasažierim tas ir apmierinoši jāpierāda valsts tiesnesim, kas var ņemt vērā faktu, ka attiecīgie pasažieri ir vienas ģimenes locekļi, ir kopīgi nopirkuši biļetes vai ir ceļojuši kopā ⁽¹⁸⁴⁾.

⁽¹⁷⁷⁾ Tiesas spriedums *Prüller-Frey*, C-240/14, ECLI:EU:C:2015:567, 29. punkts.

⁽¹⁷⁸⁾ Tiesas spriedums *Wucher Helicopter*, C-6/14, ECLI:EU:C:2015:122, 36., 37. un 38. punkts.

⁽¹⁷⁹⁾ Tiesas spriedums *Niki Luftfahrt*, C-532/18, ECLI:EU:C:2019:1127, 43. punkts.

⁽¹⁸⁰⁾ Tiesas spriedums *Austrian Airlines*, C-589/20, ECLI:EU:C:2022:424, 24. punkts.

⁽¹⁸¹⁾ Tiesas spriedums *Altenrhein Luftfahrt*, C-70/20, ECLI:EU:C:2021:379, 43. punkts.

⁽¹⁸²⁾ Tiesas spriedums *Laudamotion*, C-111/21, ECLI:EU:C:2022:808, 33. punkts.

⁽¹⁸³⁾ Tiesas spriedums *DB / Austrian Airlines*, C-510/21, ECLI:EU:C:2023:550, 28. punkts.

⁽¹⁸⁴⁾ Tiesas spriedums *Espada Sanchez*, C-410/11, ECLI:EU:C:2012:747, 35. punkts.

- f) Monreālas konvencijas 22. panta 2. punktā noteiktā summa, kas ir gaisa pārvadātāja atbildības ierobežojums tādas reģistrētas bagāžas iznīcināšanas, pazaudēšanas, sabojāšanas vai aizkavēšanās gadījumā, par kuru nav iesniegts īpašs paziņojums par piegādi galamērķī, ir uzskatāma par maksimālo kompensācijas apmēru. Tā nav vienota likme, un pasažierim nav automātisku tiesību uz šo summu ⁽¹⁸⁵⁾.
- g) Monreālas konvencijas 22. panta 2. punktā, kur noteikts ierobežojums gaisa pārvadātāja atbildībai par zaudējumiem, kas radušies citastarp bagāžas pazušas gadījumā, ir ietverts gan materiāls, gan morāls kaitējums ⁽¹⁸⁶⁾. Šo pantu piemēro arī Regulas (EK) Nr. 1107/2006 2. panta a) punktā definētu reģistrētu ratiņkrēslu vai citu pārvietošanās palīgīdzekļu un palīgierīču iznīcināšanas, nozaudēšanas, bojājuma vai pārvadājuma aizkavēšanās gadījumā. Pārvadātāja atbildība šajā gadījumā ir ierobežota līdz iepriekšējā ievilkumā minētajai summai, ja vien reģistrētās bagāžas nodošanas laikā pasažieris nav iesniedzis gaisa pārvadātājam īpašu deklarāciju par interesi par piegādi galamērķī un samaksājis papildu summu, ja tas tādā gadījumā vajadzīgs.
- h) Jautājumā par Monreālas konvencijas 19., 22. un 29. panta interpretāciju Tiesa ⁽¹⁸⁷⁾ ir uzskatījusi, ka saskaņā ar šo konvenciju gaisa pārvadātājs var būt atbildīgs darba devēja priekšā gadījumā, kad aizkavēšanās izraisījusi zaudējumus lidojumā, kurā tā darbinieki bijuši pasažieri. Tāpēc minētā konvencija būtu jāinterpretē tā, ka tā attiecas ne tikai uz kaitējumu, kas nodarīts pašiem pasažieriem, bet arī kaitējumu, ko cietis darba devējs, ar kuru bijis noslēgts darījums par pasažiera starptautisku pārvadājumu. Spriedumā Tiesa piebilda, ka gaisa pārvadātājiem tomēr tiek garantēts, ka viņu atbildība nedrīkst pārsniegt minētajā konvencijā noteikto katram pasažierim piemērojamo robežvērtību, kas reizināta ar attiecīgo darbinieku/pasažieru skaitu.
- i) Sūdzība ir jāiesniedz rakstveidā Monreālas konvencijas 31. panta 2. punktā minētajos termiņos, pretējā gadījumā pret gaisa pārvadātāju nevar celt prasību. Šī prasība ir izpildīta, ja sūdzību gaisa pārvadātāja informācijas sistēmā reģistrē tā pārstāvis, ja pasažieris līdz minētās konvencijas 31. panta 2. punktā paredzētā termiņa beigām var pārliecināties par rakstveidā sastādītās un informācijas sistēmā ievadītās sūdzības teksta pareizību un vajadzības gadījumā to grozīt, papildināt vai aizstāt. Visbeidzot, uz sūdzības iesniegšanu neattiecas vēl arī citas materiāltiesiskas prasības papildus tai, ka par radītajiem zaudējumiem ir jāpaziņo pārvadātājam ⁽¹⁸⁸⁾.
- j) Gadījumā, kad zaudējumu atlīdzināšanas prasījums ir saskaņā ar Monreālas konvencijas 19. pantu, pasažierim ir iespēja izvēlēties vienu no vairākām tiesām, kas noteiktas šīs pašas konvencijas 33. pantā: tiesa pārvadātāja domicilā, tiesa pārvadātāja galvenajā darbības vietā, tiesa pārvadātāja darbīgas darbības vietā, caur kuru noslēgts līgums, vai tiesa galamērķa vietā. Šajā gadījumā nav nozīmes, vai šī vieta atrodas Eiropas Savienībā, jo piekrišana ir balstīta uz konvenciju, kurā ES ir līgumslēdzēja puse.

⁽¹⁸⁵⁾ Tiesas spriedums *Vueling Airlines*, C-86/19, ECLI:EU:C:2020:538, 35. punkts.

⁽¹⁸⁶⁾ Tiesas spriedums *Walz*, C-63/09, ECLI:EU:C:2010:251, 39. punkts.

⁽¹⁸⁷⁾ Tiesas spriedums *Air Baltic Corporation*, C-429/14, ECLI:EU:C:2016:88, 29. un 49. punkts.

⁽¹⁸⁸⁾ Tiesas spriedums *Finnair*, C-258/16, ECLI:EU:C:2018:252, 31., 37., 47. un 54. punkts.