

Anonimizētā versija

Tulkojums

C-252/20 – 1

Lieta C-252/20

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu

Iesniegšanas datums:

2020. gada 10. jūnijs

Iesniedzējtiesa:

Amtsgericht Hamburg (Vācija)

Datums, kurā pieņemts iesniedzējtiesas nolēmums:

2020. gada 25. maijs

Prasītāja:

CY

Atbildētāja:

Eurowings GmbH

Apliecināta kopija

Amtsgericht Hamburg [Hamburgas pirmās instances tiesas]

[..]

Lēmums

lietā

CY, [..], Vichāfe [*Witzhave*]

- prasītāja –

[..]

pret

Eurowings GmbH, [..] Diseldorfa

- atbildētāja –

[..]

Amtsgericht Hamburg nolemj – [..]

Tiesvedība tiek apturēta.

saskaņā ar LESD 267. pantu Eiropas Savienības Tiesai tiek uzdoti šādi prejudiciāli jautājumi par Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 261/2004, ar ko paredz kopīgus noteikumus par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos galamērķī, interpretāciju:

1. Vai tiesības saņemt kompensāciju atbilstoši Regulas 7. pantam var pastāvēt arī tad, ja pasažieris salīdzinoši neilgas ielidošanas kavēšanās dēļ laikus nav ieradies uz tiešu savienojuma lidojumu, nonākot galamērķī ar trīs stundu ilgu un ilgāku kavēšanos, lai gan abus lidojumus veica atšķirīgi gaisa pārvadātāji, turklāt rezervācija nav tikusi veikta pie tā gaisa pārvadātāja, kas veica pirmo lidojuma posmu un pret kuru ir vērsts prasījums pamatlietā? [oriģ. 2. lpp.]

2. Ja atbilde uz pirmo jautājumu ir apstiprinoša:

Vai “apkalpojošais gaisa pārvadātājs” Regulas (EK) Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta un 7. panta 1. punkta izpratnē ir gaisa pārvadātājs, kas faktiski veic novēlotā reisa pirmo posmu, vai arī “apkalpojošais gaisa pārvadātājs” Regulas (EK) Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta un 7. panta 1. punkta izpratnē ir gaisa pārvadātājs, kurš laikā veic reisa otro posmu un pie kura ir rezervēti abi lidojumi?

3. Ja abi gaisa pārvadātāji ir uzskatāmi par “apkalpojošajiem gaisa pārvadātājiem” Regulas (EK) Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta un 7. panta 1. punkta izpratnē:

Vai pasažierim šajā gadījumā ir tiesības izvēlēties, pret kuru gaisa pārvadātāju vērst savu prasījumu?

Pamatojums:

A. Lietas apstākļi

1. Prasītāja no atbildētājas vēlas saņemt kompensāciju 400,00 EUR apmērā atbilstoši Regulai (EK) Nr. 261/2004.
2. Prasītāja ar ceļojumu aģentūras starpniecību rezervēja lidojumu no Hamburgas uz Kairu ar pārsēšanos Cīrihē uz 23.10.2016. Rezervācijas apstiprinājumu izsniedza *Swiss International Air Lines AG*. Saskaņā ar rezervācijas apstiprinājumu paredzētais maršruts bija šāds: no Hamburgas uz Cīrihi ar reisu LX 4413

(plānotais izlidošanas laiks 23.10.2016. plkst. 07.00 un plānotais ielidošanas laiks 23.10.2016. plkst. 08.25) un no Cīrihes uz Kairu ar reisu LX 236 (plānotais izlidošanas laiks 23.10.2016. plkst. 09.05 un plānotais ielidošanas laiks 23.10.2016. plkst. 14.05).

3. Izmantojot kodu koplietošanas sistēmu, *Swiss* reisu no Hamburgas uz Cīrihi veica ar reisa numuru LX 4413 un atbildētāja – ar reisa numuru EW 4762. Pamatojoties uz kodu koplietošanas līgumu ar *Swiss*, atbildētāja ar savu gaisa kuģi un apkalpi veica lidojumu no Hamburgas uz Cīrihi (LX 4413) ar reisa numuru EW 4762.
4. Atbildētāja lidojumu no Hamburgas uz Cīrihi veica ar novēlošanos un Cīrihē nolaidās tikai plkst. 08.46. Līdz ar to prasītāja nokavēja savu savienoto reisu uz Kairu, ko veica *Swiss* [oriģ. 3. lpp.], jo viņas atlikušais pārsēšanās laiks bija vēl tikai 19 minūtes. Minimālais pārsēšanās laiks šim savienotajam reisam bija 30 minūtes. Tad prasītājai tika rezervēts vēlāks reiss uz Kairu ar pārsēšanos Milānā, un Kairā viņa nolaidās ar vairāk kā piecu stundu novēlošanos.
5. Prasītāja uzskata, ka atbildētāja, pamatojoties uz kodu koplietošanas sistēmu, esot bijusi novēlotā reisa no Hamburgas uz Cīrihi apkalpojošais gaisa pārvadātājs, un jau tādēļ tai esot pienākums izmaksāt kompensāciju. Atbildētāja savu reisu EW 4762 esot piedāvājusi rezervācijas sistēmā Amadeus, un tās lidojumi tur esot bijuši brīvi pieejami dažādu lidojumu posmu kombinācijai.
6. Atbildētājas ieskatā, ja neilgas pirmā lidojuma kavēšanās dēļ nokavēts savienojuma lidojums, tiesības saņemt kompensāciju pastāvot tad, ja gan pirmo lidojumu, gan savienojuma lidojumu ir veicis viens un tas pats gaisa pārvadātājs. Gaisa pārvadātājs, kas veic pirmo lidojuma posmu, nevarot uzņemt risku par nākamo lidojumu, kuru veic cits gaisa pārvadātājs.

B. Lūguma Eiropas Savienības Tiesai sniegt prejudiciālu nolēmumu pamatojums

7. Lai pieņemtu lēmumu, nepieciešams saņemt Eiropas Savienības Tiesas atbildes uz prejudiciālajiem jautājumiem.

I. Par pirmo prejudiciālo jautājumu

8. Prasītājai varētu būt tiesības saņemt kompensāciju saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 261/2004 7. panta 1. punkta c) apakšpunktu.
9. Atbilstoši Eiropas Savienības Tiesas pastāvīgajai judikatūrai Regulas (EK) Nr. 261/2004 7. panta 1. punkta izpratnē reisa novēlošanās ir pielīdzināma lidojuma atcelšanai, kā rezultātā arī par šāda veida novēlošanos var tikt prasīta kompensācija saskaņā ar 5. panta 1. punkta c) apakšpunktu, lasot to kopsakarā ar Regulas (EK) Nr. 261/2004 7. panta 1. punktu, ja kavēšanās galamērķī ir trīs stundu ilga vai ilgāka (skat. spriedumus, 2009. gada 19. novembris, *Sturgeon* u.c.,

C-402/07 un C-432/07, EU:C:2009:716, 41. un nākamie punkti; 2012. gada 23. oktobris, *Nelson u.c.*, C-581/10 un C-629/10, EU:C:2012:657, 28. un nākamie punkti). Tas attiecas arī uz gadījumiem, ja salīdzinoši neilga novēlošanās **[oriģ. 4. lpp.]** nokavēta savienojuma lidojuma dēļ izraisa ilgu kavēšanos galamērķī (skat. spriedumu, 2013. gada 26. februāris, *Folkerts*, C-11/11, EU:C:2013:106, 25. un nākamie punkti). Tomēr *Folkerts* lietā nolēmuma pamatā bija situācija, kad gan pirmo, gan arī savienojuma lidojumu bija veicis viens un tas pats gaisa pārvadātājs (skat. spriedumu, 2013. gada 26. februāris, *Folkerts*, C-11/11, EU:C:2013:106, 18. punkts).

10. Eiropas Savienības Tiesa līdz šim vēl nav spriedusi par to, vai tas attiecas arī uz gadījumu, ja pirmo un savienojuma reisu nav veicis viens un tas pats gaisa pārvadātājs, kā tas ir šajā situācijā.
11. Līdzīgā lietā *Bundesgerichtshof* [Federālā augstākā tiesa, Vācija] nolēma apturēt tiesvedību un lūdza Tiesu sniegt atbildi uz jautājumu, kas pēc būtības ir identisks šeit uzdotajam pirmajam prejudiciālajam jautājumam par Aviopasažieru tiesību regulas interpretāciju [..]. Tiesai prejudiciālu nolēmumu nesniedza, jo *Bundesgerichtshof* atsaucā prejudiciālo jautājumu, kolīdz tika atzīts prasījums attiecīgajā tiesvedībā.
12. *Bundesgerichtshof* [..] norādīja:
13. “d) No Regulas (EK) Nr. 261/2004 7. panta jēgas un mērķa varētu izrietēt, ka tiesības saņemt kompensāciju pastāv vienīgi tad, ja gaisa pārvadātājs, kas ir vainojams pie novēlošanās galamērķī, izsniedzot vai apstiprinot rezervāciju, ir akceptējis savienoto reisu kombināciju. Šis jautājums Eiropas Savienības Tiesas judikatūrā nav līdz galam noskaidrots.
14. aa) Saskaņā ar Tiesas judikatūru tiesības uz kompensāciju jebkurā gadījumā var pastāvēt tad, ja vairāki viens otram sekojoši lidojumi tiek rezervēti pie tā gaisa pārvadātāja, no kura tiek prasīta kompensācija.
15. Nolēmumos, ar kuriem tika atzītas tiesības saņemt kompensāciju, ja tieši savienotais reiss galamērķī ierodas ar kavēšanos, secīgie lidojumi bija rezervēti pie tā gaisa pārvadātāja, no kura pamatlietā tika prasīta kompensācija ([..] [C-11/11] 18. punkts – *Folkerts* [..]; nolēmums, 2012. gada 4. oktobris, **[oriģ. 5. lpp.]** – C-321/11, [..] 10., 34. punkts – *Rodriguez Cachafeiro u.c.*). Citi Tiesas nolēmumi, kuros būtisks bija jēdziens “reiss” Regulas izpratnē, arī attiecas uz gadījumiem, kad pasažieris visus attiecīgos lidojumus bija rezervējis pie tā gaisa pārvadātāja, no kura viņš vēlāk prasīja kompensāciju (skat. [..] [C-173/07] 13. punkts – *Emirates Airlines*; [..] [C-402/07] 11. punkts – *Sturgeon u.c.*; [..] [C-581/10] 15. punkts – *Nelson u.c.*).
16. bb) Šajā strīdā šādas situācijas nav.
17. Saskaņā ar apelācijas instances tiesas konstatējumiem abus lidojumus veica atšķirīgi gaisa pārvadātāji. Rezervācija netika veikta kādā no šīm sabiedrībām, bet

gan ceļojumu aģentūrā. Tā izsniedza arī [...] rezervācijas apstiprinājumu. Ņemot vērā, ka nav attiecīgu konstatējumu, nevar uzskatīt, ka atbildētāja pati ir izsniegusi un apstiprinājusi aviobiļeti uz abiem lidojumiem.

18. cc) Šajā situācijā no Regulas un minētās Tiesas judikatūras nav iespējams izdarīt pietiekami drošus secinājumus.
19. Saskaņā ar Aviopasažieru tiesību regulas 3. panta 2. punkta a) apakšpunktu Regula ir piemērojama vienīgi tad, ja pasažierim ir apstiprināta rezervācija uz attiecīgo reisu. Šim nolūkam atbilstoši Regulas 2. panta g) punktam ir jānodrošina, ka rezervāciju ir apstiprinājis un reģistrējis gaisa pārvadātājs vai tūrisma aģentūra. Tas var notikt arī, gaisa pārvadātājam vai tā pilnvarotam aģentam izsniedzot vai apstiprinot aviobiļeti vai citu dokumentu saskaņā ar Aviopasažieru tiesību regulas 2. panta f) punktu.
20. No šī tiesiskā regulējuma viennozīmīgi izriet, ka pasažierim ir tiesības prasīt kompensāciju no apkalpojošā gaisa pārvadātāja arī tajā gadījumā, kad tas gan nav bijis iesaistīts konkrētās rezervācijas izsniegšanā un tās apstiprināšanā, bet ir devis iespēju aģentam vai ceļojumu aģentūrai pieņemt un apstiprināt šāda veida rezervācijas. Šajos gadījumos gaisa pārvadātājam aģenta vai tūrisma aģentūras rezervācijas apstiprinājums ir jāattiecina uz sevi kā paša pausts gribas izteikums **[oriģ. 6. lpp.]**.
21. Tomēr no tā viennozīmīgi nevar secināt, ka gaisa pārvadātājam aģenta vai tūrisma aģentūras izdots rezervācijas apstiprinājums ir jāattiecina uz sevi arī tad, ja tas attiecas uz citu lidojumu, ko veic cits gaisa pārvadātājs. Attiecībā uz šādu lidojumu aģents vai tūrisma aģentūra vispirmām kārtām darbojas tā gaisa pārvadātāja vārdā, kas veic šo lidojumu. Tādējādi no iesaistīto gaisa pārvadātāju viedokļa situācija ir līdzīga gadījumam, kad pasažieris pats ar dažādu gaisa pārvadātāju starpniecību ir veicis vairākas atsevišķas rezervācijas uz lidojumiem, kas seko viens otram. Katrā ziņā Komisija savās skaidrojošajās pamatnostādnēs par Regulu atzīst, ka attiecīgajā gadījumā nepastāv tiesības prasīt kompensāciju (Komisijas skaidrojošās pamatnostādnēs (2016. gada 10. jūnijs) C(2016) 3502 *final*, 18. lpp., 4 d A ii).
22. dd) Tomēr *Senat* ieskatā ir zināms pamats atzīt tiesības uz kompensāciju arī tad, ja rezervācijas apstiprinājumu uz lidojumiem, kas seko viens otram, ir izdevusi tūrisma aģentūra.
23. (1) Attiecībā uz dažādiem rezervācijas apstiprinājuma veidiem Regula principā paredz vienādas juridiskās sekas. Turklāt 5. apsvērumā ir uzsvērts, ka aizsardzībai ir jāaptver arī pasažierus, kas dodas kompleksos ceļojumos. Turklāt, nosakot pienākumu izmaksāt kompensāciju par lidojumiem, kuru posmus ir sastādījusi ceļojumu aģentūra, būtu sasniegts 1.–4. apsvērumā definētais mērķis nodrošināt augsta līmeņa pasažieru aizsardzību un ņemt vērā patērētāju tiesību aizsardzības prasības, kā arī tiktu nodrošināts Tiesas no tā atsavinātais princips, ka Regulas noteikumi, kas paredz pasažieru tiesības, ir jāinterpretē plaši (šajā nozīmē [...])

[C-402/07] 45. punkts – *Sturgeon* u.c.), bet, ja šie jēdzieni parādās normā, kura veido izņēmumu no principa vai – vēl precīzāk – no Kopienų noteikumiem, kuros paredzēta patērētāju tiesību aizsardzība, tie ir jāsaprot tādējādi, lai šo normu varētu interpretēt šauri (šajā nozīmē [...] spriedums, 2008. gada 22. decembris 8 – C-549/07, [...] [EU:C:2008:771] 17. punkts – *Wallentin-Hermann*).

24. (2) *Senat* ieskatā, atzīstot tiesības prasīt kompensāciju, tiek atbalstīts arī Tiesas paustais viedoklis attiecībā uz atbildību par saistībām, kas jāuzņemas, izdodot rezervācijas apstiprinājumu.
25. Tiesa ir atzinusi tiesības prasīt kompensāciju gadījumā, ja gaisa pārvadātājs, pie kura ir tikuši rezervēti divi viens otram sekojoši lidojumi **[oriģ. 7. lpp.]**, atsaka iekāpšanu otrajā reisā, jo tas prognozē, ka pasažieris vairs nepaspēs uz šo reisu pirmā reisa novēlošanās dēļ. Izšķirošs faktors Tiesas ieskatā bija tas, ka prasītajai atlīdzībai ir jākompensē tās neērtības, kas rodas no neatgriezeniska laika zaudējuma trīs stundu garumā un ilgāk, un ka apkalpojošajam gaisa pārvadātājam katrā ziņā ir jāatlīdzina par šīm neērtībām, ja ir skaidrs, ka tas noticis tā vainas dēļ – neatkarīgi no tā, vai gaisa pārvadātājs ir izraisījis sava pirmā reisa kavēšanos, vai tas ir kļūdaini paredzējis, ka šie pasažieri laikus neieradīsies uz iekāpšanu savienojuma lidojumam, vai arī tas ir pārdevis biļetes uz viens otram sekojošiem lidojumiem, kuriem laiks, kas nepieciešams, lai dotos uz nākamo reisu, ir bijis nepietiekams ([...] [C-321/11] 34. punkts – *Rodriguez Cachafeiro* u.c.).
26. Raugoties no pasažiera viedokļa, kura aizsardzībai kalpo piešķirtās tiesības prasīt kompensāciju, līdzīga situācija katrā ziņā rodas tad, kad gaisa pārvadātājs aviobiļetes uz viens otram sekojošiem lidojumiem pats gan neizsniedz vai neapstiprina, tomēr dod iespēju ceļojumu aģentūrai izsniegt šādas aviobiļetes, vienlaicīgi kombinējot lidojumus, ko veic dažādi gaisa pārvadātāji.
27. ee) Neraugoties uz to, *Senat* neredz iespēju pieņemt patstāvīgu lēmumu.
28. Situācijā, kas ir jāizvērtē šajā lietā, Tiesas izstrādāto principu atbilstoša piemērošana minētā pamatojuma dēļ gan šķiet loģiska, tomēr no līdzšinējiem Tiesas nolēmumiem tā viennozīmīgi neizriet.”
29. Iesniedzējtiesa šai argumentācijai piekrīt.

II. Par otro prejudiciālo jautājumu

30. 2019. gada 11. jūlija spriedumā *České aerolinie* (C-502/18, EU:C:2019:604) Tiesa lēma par lidojumu, kas sastāvēja no vairākiem reisiem, kas tomēr uzskatāmi par vienotu lidojumu no Prāgas uz Bangkoku ar pārsēšanos Abū Dabī, un atbildētāja šajā lietā *České aerolinie* tā atbilstoši Aviopasažieru tiesību regulai uzskatīja par apkalpojošo un līdz ar to atbildīgo gaisa pārvadātāju. Attiecīgajā gadījumā *České aerolinie* veiktais pirmais reiss ielidoja laikā, un tikai **[oriģ. 8. lpp.]** otrais reiss, kuru koda koplietošanas līguma ietvaros veica *Etihad Airways*, ielidoja ar

kavēšanos. Pieņemot lēmumu, Tiesa par noteicošo atzina to, ka *České aerolinie* bija pasažiera līgumpartneris, un pasažiera augsta līmeņa aizsardzības nodrošināšana prasa, lai pasažiera līgumpartneris kā apkalpojošais gaisa pārvadātājs uzņemtos atbildību, vēl jo vairāk tādēļ, ka pastāv iespēja prasīt atlīdzinājumu no gaisa pārvadātāja, kas faktiski veic novēloto reisu.

31. Ja minētos Tiesas izstrādātos principus attiecina uz šo situāciju, varētu nākt pie slēdziena, ka šajā lietā par apkalpojošo gaisa pārvadātāju būtu uzskatāma *Swiss*, kas izsniedza rezervācijas apstiprinājumu, un nevis atbildētāja [...]. Tomēr par līdzīgu situāciju, kāda tā ir šajā lietā, Tiesa līdz šim vēl nav lēmusi.

III. Par trešo prejudiciālo jautājumu

32. Turklāt šajā lietā, kur gan *Swiss*, gan atbildētāja, kas ar savu gaisa kuģi un apkalpi koda koplietošanas līguma ietvaros faktiski veica pirmo novēlojušos reisu, ir uzskatāmas par atbildētājas līgumpartnerēm Regulas (EK) Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta un 7. panta 1. punkta izpratnē, rodas jautājums, vai pasažierim ir jāprasa kompensācija no sava līgumpartnera, vai arī viņam ir tiesības izvēlēties, kuram no abiem gaisa pārvadātājiem viņam prasīt kompensāciju. Arī par šo jautājumu Tiesa līdz šim vēl nav lēmusi.

Dr. Kaiser

Tiesnese pirmās instances tiesā

[..]