

Anonimizētā versija

Tulkojums

C-618/20 – 1

Lieta C-618/20

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu

Iesniegšanas datums:

2020. gada 19. novembris

Iesniedzējtiesa:

Juzgado de lo Mercantil de Córdoba (Spānija)

Datums, kurā pieņemts iesniedzējtiesas nolēmums:

2020. gada 24. septembris

Prasītājas:

ZU

TV

Atbildētāja:

Ryanair Ltd

JUZGADO DE LO MERCANTIL N° 1 DE CÓRDOBA [Kordovas Komerctiesa Nr. 1]

[..] [tiesas, procesa, lietas dalībnieku, vietas un datuma identificēšana]

RĪKOJUMS

(LŪGUMS SNIEGT PREJUDICIĀLU NOLĒMUMU)

[..] [Tiesneša, vietas un datuma identificēšanas atkārtojums]

Atbilstoši Līguma par Eiropas Savienību (turpmāk tekstā – “LES”) 19. panta 3. punkta b) apakšpunktam, Līguma par Eiropas Savienības darbību (turpmāk tekstā – “LESD”) 267. pantam un *Ley Orgánica del Poder Judicial* [Konstitūtīvā likuma par tiesu varu; (turpmāk tekstā – “LOPJ”)] 4.bis pantam ir nepieciešams,

lai ES Tiesa interpretētu Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (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, [orig. 2. lpp.], un tādēļ tiek uzdots šis prejudiciālais jautājums.

FAKTI

1.- PAMATLIETA.

- ZU k-dze un TV k-dze nopērk lidmašīnas biļetes lidojumam no Malagas (Spānija) uz Diseldorfu (Vācija).
- Biļete tiek iegādāta aviosabiedrības *RYANAIR* biļešu pārdošanas tīmekļa vietnē un faktiski prasītāju iesniegtajos dokumentārajos pierādījumos skaidri ir redzams, ka ceļojuma apstiprinājumu ir izdevusi *RYANAIR*, un šī pati aviosabiedrība ir to nosūtījusi pa e-pastu.
- Reisu tomēr veic aviosabiedrība *LAUDAMOTION*.
- Nolīgtais reiss aizkavējās vairāk nekā par četrām stundām.
- Prasītājas ceļ prasību pret *RYANAIR*, pieprasot kompensāciju, kas noteikta Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (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.
- Atbildētāja *RYANAIR* iebilst, norādot uz atbildētāja statusa neesamību, argumentējot ar to, ka tā tikai nodeva *LAUDAMOTION* rīcībā savu tīmekļa vietni biļešu pārdošanai, un noliedz jebkādas līgumiskas saistības ar prasītājam, jo reisu veica sabiedrība *LAUDAMOTION*.

2.- Lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu izskatīšana

[..] [valsts tiesību procesuālie apsvērumi]

MOTĪVU DAĻA

1.- Juridiskais strīds no Eiropas Savienības tiesību viedokļa

Radies juridiskais strīds ir par tādas aviosabiedrības atbildību, kura caur savu tīmekļa vietni pārdod kādas citas aviosabiedrības lidmašīnas biļetes, un tas viss iepriekš minētās Regulas Nr. 261/2004 piemērojamības personām jomā.

2.- Eiropas Savienības tiesību normas.

Piemērojamais ES tiesiskais regulējums ir minētā 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. Konkrēti, minētās regulas [3]. panta [5]. punktā ir noteikts [:]”5. Šī regula attiecas uz visiem gaisa pārvadātājiem, kas sniedz pārvadājumu pakalpojumus 1. un 2. punktā minētajiem pasažieriem. Ja gaisa pārvadātājs, kam nav līguma ar pasažieri, pilda saistības saskaņā ar šo regulu, uzskata, ka šis pārvadātājs to dara tās personas vārdā, kurai ir līgums ar minēto pasažieri.” Tāpat arī Regulas Nr. 261/2004 2. pantā ir noteikts, ka: “šajā regulā a) “gaisa pārvadātājs” ir gaisa satiksmes uzņēmums ar derīgu uzņēmējdarbības licenci, b) “apkalpojošais gaisa pārvadātājs” ir gaisa pārvadātājs, kas veic vai plāno veikt lidojumu saskaņā ar līgumu ar pasažieri vai citas tādas juridiskas vai fiziskas personas vārdā, kurai ir līgums ar šo pasažieri”.

Eiropas Komisijas 2016. gada 15. jūnija Paziņojumā “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, kura grozīta ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 889/2002”, 2.2.3. punktā ir noteikts: ”2.2.3. Piemērošana apkalpojošajam gaisa pārvadātājam

Saskaņā ar 3. panta 5. punktu par regulā paredzēto pienākumu izpildi vienmēr ir atbildīgs apkalpojošais gaisa pārvadātājs, nevis, piemēram, cits gaisa pārvadātājs, kas ir pārdevis biļetes [izcēlums pievienots. Jēdziens “apkalpojošais gaisa pārvadātājs” ir iekļauts 7. apsvērumā.” [oriģ. 3. lpp.]

3.- Valsts tiesības un/vai judikatūra

Tā kā runa ir par tiesību saņemt kompensāciju, ko reglamentē Regula Nr. 261/2004 – tieši piemērojama tiesību norma bez nepieciešamības transponēt to valsts tiesiskajā regulējumā –, piemērošanu, aviopārvadājumu nozarē nepastāv piemērojama valsts tiesību norma.

Tomēr judikatūras jomā pastāv atšķirības šā jautājuma izskatīšanā. Pirmkārt, ir jānorāda, ka prasību sistēmas dēļ, ko regulē Spānijas procesuālās tiesību normas, procesus, kuros runa ir par summām, kas mazākas nekā 3000 EUR, vienā vienīgā instancē skata kompetentās pirmās instances tiesas, šajā gadījumā – konkrētu Spānijas provinču komercietes. Tieši tāpēc, tā kā šajos sūdzību veidos minētie 3000 EUR praktiski nekad netiek pārsniegti, vienīgā esošā judikatūra ir komercietes veidotā judikatūra, bez iespējas atrast vienveidību augstāka ranga tiesu nolēmumu pieņemšanas rezultātā. Tādējādi dažādas komercietes, kuras ir skatījušas tieši tādus pašus līdzīgus jautājumus, ir devušas atšķirīgas atbildes,

vienām tiesām apstiprinot *RYANAIR* atbildētājas statusa neesamību, un citām tiesām – šo apgalvojumu noliedzot. Saistībā ar tiesām, kuras neapstiprina apgalvojumu par atbildētāja statusa neesamību, jācītē kāds arguments, kas daudzos gadījumos atkārtojas un ir šāds: Tiesiskais regulējums, kas aviopārvadājumu jomā reglamentēts ar Regulu Nr. 261/2004, pārsniedz minēto normu [,] un tādējādi pārejās šī regulējuma normas paliek piemērojamas. Ievērojot ES Tiesas 2010. gada 6. maija spriedumu [*Axel Walz*, C-63/09, ECLI:EU:C:2010:251], atbilstošās tiesību normas, kas jāņem vērā, lai atrisinātu strīdu par aviopārvadājumu, ir tās, kuras atbilst Eiropas Savienības ietvaros parakstīto noteikumu un Līgumu kopumam, un tādad: “[18.] [...] *Regula Nr. 2027/97, kas ir piemērojama šajā gadījumā, īsteno attiecīgos Monreālas konvencijas noteikumus. Līdz ar to it īpaši no šīs regulas 3. panta 1. punkta izriet, ka Savienības gaisa pārvadātāju atbildību par pasažieriem un to bagāžu reglamentē visi Monreālas konvencijas noteikumi, kas attiecas uz šo atbildību. [..]19. Monreālas konvencija, ko Kопiena parakstīja 1999. gada 9. decembrī, pamatojoties uz EKL 300. panta 2. punktu, tās vārdā tika apstiprināta ar Lēmumu 2001/539 un attiecībā uz Kопienu stājās spēkā 2004. gada 28. jūnijā.*”

Tāpat arī Tiesas 2008. gada 10. jūlija spriedumā [C-173/07, *Emirates Airlines*, ECLI:EU:C:2008:400] mums tiek atgādināts sekojošais: “43. *Nenoliedzami Monreālas konvencija ir Kопienu tiesību sistēmas neatņemama sastāvdaļa (šajā sakarā skat. iepriekš minēto spriedumu lietā IATA un ELFAA, 35. un 36. punkts). Turklāt no EKL 300. panta 7. punkta izriet, ka Kопienu iestādes saista tās noslēgtie nolīgumi un tādējādi šiem nolīgumiem ir augstāks spēks par atvasinātajiem Kопienu tiesību aktiem (šajā sakarā skat. 1996. gada 10. septembra spriedumu lietā C-61/94 Komisija/Vācija, Recueil, I-3989. lpp., 52. punkts).*”

Secinājums ir tāds, ka, lai noteiktu pārvadātāja atbildības ietvarus, nevar koncentrēties uz gramatisku interpretāciju, kas ir tāla no Kопienu tiesību pamatā esošajiem principiem, bet drīzāk ir jāapzinās šī regulējuma jēga, kas ir saskaņā ar tā garu, ar aizsardzību, kas pienākas pasažieriem. Ir skaidrs, ka Regula Nr. 261/2004 konkrēti neaplūko tā pārvadātāja atbildību, kurš noslēdz ar pasažieri līgumu, bet pats neveic pārvadājumu, tomēr 1[9]99. gada Monreālas konvencija (kas, kā jau norādīts, ir spēkā esoša, ir daļa no Kопienu tiesiskā regulējuma un tāpēc ir tieši un tūlītēji piemērojama) tomēr nosaka piemērojamo tiesību normu šajā sakarā, konkrēti Monreālas konvencijas 45. pantā, kura gramatiskais formulējums ir šāds: “*Attiecībā uz pārvadājumiem, ko veicis faktiskais pārvadātājs, prasību par zaudējumu atlīdzību pēc prasītāja izvēles var iesniegt pret minēto pārvadātāju vai līgumpārvadātāju, vai arī pret abiem atsevišķi vai kopā.*” Ar to minētā tiesību norma atļauj pasažierim izvēlēties to atbildētāju, kuru viņš uzskata par atbilstošu, saskaņā ar Regulas Nr. 261/2004 7. apsvērumu, kas rada pienākumus (un tādad atbildību) pārvadātājam, kurš **[oriģ. 4. lpp.]** noslēdz līgumu ar pasažieri, neatkarīgi no tā, vai tieši šis pārvadātājs faktiski veic pārvadājumu. Pasažieris paliek ārpus to nolīgumu robežām, ko tiesību subjekts, ar ko viņš noslēdz līgumu, noslēdz ar trešajām pusēm, un tie viņu neskar, maksimāli palielinot viņa aizsardzību un paplašinot iespējamo atbildīgo subjektu loku līdz

faktiskajam pārvadātājam vai līgumpārvadātājam (Monreālas konvencijas 39. panta formulējumā).

4.- ES tiesību interpretācijas (un/vai spēkā esamības) neskaidrības

Interpretācijas neskaidrības, kā atzīmēts, koncentrējas jēdzienā “apkalpojošais gaisa pārvadātājs”, un tas viss tādēļ, lai noteiktu, uz ko var attiekties šis jēdziens, lai šī persona atbildētu par Regulā Nr. 261/2004 paredzēto kompensāciju ilgas kavēšanās vai reisa atcelšanas gadījumā.

Kā jau izklāstīts, Komisijas 2016. gada 15. jūnija Paziņojumā no minētā jēdziena “apkalpojošais pārvadātājs” tiek izslēgts tas, kurš tikai pārdod biļeti, bet neveic reisu.

No nesenākajiem ES Tiesas nolēmumiem, kam varētu būt nozīme attiecībā uz šo jautājumu, var citēt ES Tiesas (trešā palāta) 2018. gada 4. jūlija spriedumu lietā C-532/2017, kas, lai gan risina gadījumu, kas nav identisks pamatlietā aplūkotajam, tomēr satur šeit interesējošus izteikumus un arī norāda (izcēlums pievienots):] *“Ar savu jautājumu iesniedzējtiesa būtībā jautā, vai jēdziens “apkalpojošais gaisa pārvadātājs” Regulas Nr. 261/2004, īpaši tās 2. panta b) punkta, izpratnē ir jāinterpretē tādējādi, ka tas ietver gadījumu, kad gaisa pārvadātājs kā pamatlietā citam gaisa pārvadātājam iznomā lidaparātu kopā ar apkalpi atbilstoši lidmašīnas kopā ar apkalpi nomas līgumam (“wet lease”), taču neuzņemas operatīvo atbildību par šiem lidojumiem, tostarp, kad pasažieriem izsniegtajā lidojuma rezervācijas apstiprinājumā ir norādīts, ka lidojumu veic pirmais minētais gaisa pārvadātājs.*

17. Šajā ziņā ir jānorāda, ka saskaņā ar Regulas Nr. 261/2004 2. panta b) punktu par “apkalpojošo gaisa pārvadātāju” ir uzskatāms tas “gaisa pārvadātājs, kas veic vai plāno veikt lidojumu saskaņā ar līgumu ar pasažieri vai citas tādas juridiskas vai fiziskas personas vārdā, kurai ir līgums ar šo pasažieri”.

18. Tātad šajā definīcijā ir ietverti divi kumulatīvi nosacījumi, atbilstoši kuriem gaisa pārvadātāju var uzskatīt par “apkalpojošo gaisa pārvadātāju”, no kuriem viens ir par attiecīgā lidojuma veikšanu un otrs – par līguma, kas noslēgts ar patērētāju, pastāvēšanu.

19. Pirmajā nosacījumā kā centrālais elements ir izvirzīts “lidojuma” jēdziens. Tiesa jau ir nospriedusi, ka šis jēdziens ir izprotams kā “gaisa transporta ietvaros veikta darbība, kas savā veidā ir šī transporta “daļa”, kuru veic gaisa pārvadātājs, kas nosaka savu maršrutu” (spriedumi, 2008. gada 10. jūlijs, Emirates Airlines, C-173/07, EU:C:2008:400, 40. punkts, 2011. gada 13. oktobris, Sousa Rodríguez u.c., C-83/10, EU:C:2011:652, 27. punkts, un 2016. gada 22. jūnijs, Mennens, C-255/15, EU:C:2016:472, 20. punkts).

20. No tā izriet, ka par apkalpojošo gaisa pārvadātāju ir jāuzskata tas pārvadātājs, kurš savas pasažieru pārvadāšanas darbības ietvaros pieņem

lēmumu veikt konkrētu lidojumu, tostarp nosakot tā maršrutu, un tādējādi ieinteresētajām personām sniegt gaisa pārvadājuma piedāvājumu. Lai pieņemtu šādu lēmumu, ir nepieciešams, ka gaisa pārvadātājs uzņemas atbildību par šī lidojuma [orig. 5. lpp.] veikšanu, tostarp arī iespējamā tā atcelšanas vai būtiskas kavēšanās gadījumā.

21. Šajā gadījumā ir skaidrs, ka Thomson Airways ir tikai iznomājusi lidaparātu un apkalpi, kuri izpildīja attiecīgo lidojumu, taču lēmumus par maršruta noteikšanu un šī lidojuma izpildi pieņēma TUIFly.

22. Šādos apstākļos, tā kā nav nepieciešams pārbaudīt, vai ir izpildīts otrs Regulas Nr. 261/2004 2. panta b) punktā ietvertais kumulatīvais nosacījums, ir jākonstatē, ka tāds gaisa pārvadātājs kā pamatlietā Thomson Airways, kurš iznomā lidaparātu un apkalpi citam gaisa pārvadātājam, katrā ziņā nav kvalificējams par “apkalpojošo gaisa pārvadātāju” Regulas Nr. 261/2004, īpaši tās 2. panta b) punkta, izpratnē.

23. Šāda risinājuma pareizību apliecina mērķis nodrošināt augsta līmeņa pasažieru aizsardzību, kas pausts Regulas Nr. 261/2004 preambulas 1. apsvērumā, jo atbilstoši tai ir iespējams nodrošināt, ka pārvadātajiem pasažieriem tiek izmaksāta kompensācija vai sniegts atbalsts, bez nepieciešamības izmantot pasākumus, ko gaisa pārvadātājs, kas izlēmis izpildīt attiecīgo lidojumu, veicis sadarbībā ar citu gaisa pārvadātāju, lai nodrošinātu tā izpildi.

24. Turklāt šis risinājums atbilst arī minētās regulas preambulas 7. apsvērumā ietvertajam principam, atbilstoši kuram, lai nodrošinātu tās efektīvu piemērošanu, no tās izrietošās saistības ir jāpilda apkalpojošajam gaisa pārvadātājam 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 (“wet lease”).

25. Iesniedzējtiesa gan vēl precīzē, ka prasītājiem pamatlietā izsniegtajā rezervācijas apstiprinājumā ir minēts, ka pamatlietā aplūkojamo lidojumu “izpilda” gaisa pārvadātājs, kurš iznomā lidaparātu un apkalpi. Taču, lai gan šī norāde varētu būt noderīga Regulas Nr. 2111/2005 piemērošanas nolūkā, tā tomēr neietekmē “apkalpojošā gaisa pārvadātāja” noteikšanu Regulas Nr. 261/2004 izpratnē, jo no Regulas Nr. 2111/2005 preambulas 1. apsvēruma skaidri izriet, ka tās mērķis atšķiras no Regulas Nr. 261/2004 mērķa.

26. Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, uz uzdoto jautājumu ir jāatbild, ka jēdziens “apkalpojošais gaisa pārvadātājs” Regulas Nr. 261/2004, īpaši tās 2. panta b) punkta, izpratnē ir jāinterpretē tādējādi, ka tas neietver gadījumu, kad gaisa pārvadātājs kā pamatlietā citam gaisa pārvadātājam iznomā lidaparātu kopā ar apkalpi atbilstoši lidmašīnas kopā ar apkalpi nomas līgumam (“wet lease”), taču neuzņemas operatīvo atbildību par šiem lidojumiem, tostarp, kad pasažieriem izsniegtajā lidojuma rezervācijas apstiprinājumā ir norādīts, ka lidojumu izpilda pirmais minētais gaisa pārvadātājs.”

Pamatlietas gadījumā, kā izklāstīts, tieši *RYANAIR* caur savu tīmekļa vietni pārdod biļeti, izdod ceļojuma apstiprinājuma dokumentu un pa e-pastu nosūta to pasažieriem. Ir taisnība, ka minētajā dokumentā sabiedrības kods ir nevis *RYANAIR*, bet gan *LAUDAMOTION* kods, tomēr nevienā brīdī informācija par to netiek sniegta, proti, nevienā brīdī netiek konkrēti norādīts, ka šo reisu neveiks [oriģ. 6. lpp.] *RYANAIR*. Pamatlietā nav zināms, kas faktiski ir plānojis šo lidojumu – *RYANAIR* vai *LAUDAMOTION*.

Visbeidzot, kā punktu, kas šeit varētu interesēt, ir jāuzsver, ka sabiedrība *LAUDAMOTION* ir *RYANAIR* grupas daļa, kā tā pati paziņo savā tīmekļa vietnē <https://www.ryanair.com/es/es/planear-vicje/explorar/lauda-tarifasbajas>.

5.-ES Tiesas atbildes nozīmīgums

Šajos konkrētajos gadījumos ir ārkārtīgi svarīgi noteikt, kas ir apkalpojošais gaisa pārvadātājs, jo tas, ka *RYANAIR* pārdeva sabiedrības *LAUDAMOTION* biļetes pēc tam, kad pirmā minētā sabiedrība iegādājās otro sabiedrību, tas šķiet svarīgi, kā to pierāda arī dažādie un, kā minēts, neviendabīgie, Spānijas tiesu nolēmumi, kā arī, kā izklāstīts, augstāko līmeņu tiesām būs ļoti grūti unificēt kādu interpretāciju, kas nodrošinātu tiesisko drošību un vienlīdzīgu attieksmi pret indivīdiem[.]

6.- Saskaņā ar pausto juridisko motīvu kopumu ir jāuzdod Tiesai prejudiciālie jautājumi, kuri pārrakstīti šā lēmuma rezolutīvajā daļā.

REZOLUTĪVĀ DAĻA

Pirmais.- Apturēt tiesvedību līdz prejudiciālā nolēmuma saņemšanai

Otrais.- Uzdot Eiropas Savienības Tiesai šādus prejudiciālos jautājumus:

1. Vai Regulas Nr. 261/2004 [3.] panta 5. punkta nozīmē par apkalpojošo gaisa pārvadātāju var uzskatīt aviosabiedrību, kura caur savu tīmekļa vietni pārdod lidmašīnas biļetes uz lidojumiem, kuri tiek veikti ar citas aviosabiedrības kodu, attiecībā uz minētajiem konkrētajiem lidojumiem, kurus pārdevusi un veic cita sabiedrība?

2. Vai Regulas Nr. 261/2004 [3.] panta 5. punkta nozīmē par apkalpojošo gaisa pārvadātāju var uzskatīt aviosabiedrību, kura caur savu tīmekļa vietni pārdod lidmašīnas biļetes uz lidojumiem, kuri tiek veikti ar citas aviosabiedrības kodu, attiecībā uz minētajiem konkrētajiem lidojumiem, kurus pārdevusi un veic cita sabiedrība, ja šī cita sabiedrība, kas veic reisu, ir daļa no lidmašīnas biļešu pārdevējas uzņēmumu grupas?

3) Vai Monreālas konvencijas 45. pantā minētais jēdziens “līgumpārvadātājs” ir pielīdzināms Regulas Nr. 261/2004 [3.] panta 5. punktā minētajam “apkalpojošajam gaisa pārvadātājam”?

4) Vai Regulas Nr. 261/2004 [3.] panta 5. punktā minētajam jēdzienam “apkalpojošais gaisa pārvadātājs” ir pielīdzināms Monreālas konvencijas 45. pantā minētais “faktiskais pārvadātājs”?

[..] **[oriģ. 7. lpp.]**

[..] **[oriģ. 8. lpp.]**

[Noslēguma procesuālās formulas un tiesneša paraksts]

DARBBA VERSIJA