

**anonimizētā versija**

Tulkojums

C-190/19 - 1

**Lieta C-190/19**

**Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu**

**Iesniegšanas datums:**

2019. gada 27. februāris

**Iesniedzējtiesa:**

*Amtsgericht Hamburg* (Vācija)

**Datums, kurā pieņemts iesniedzējtiesas nolēmums:**

2019. gada 8. februāris

**Prasītāji:**

MG

NH

**Atbildētāja:**

*Germanwings GmbH*

---

*Amtsgericht Hamburg* [Hamburgas pirmās instances tiesa]

[..]

**Lēmums**

Lietā

1) **MG**, [..] Lībeka [*Lübeck*]

- prasītāja -

2) **NH**, [..] Lībeka

- prasītājs -

[..]

pret

*Germanwings GmbH*, [..] Ķelne [Köln]

- atbildētāja -

[..]

*Amtsgericht Hamburg* [..] 2019. gada 8. februārī pieņem šādu lēmumu:

- 1 Apturēt tiesvedību.
- 2 Saskaņā ar LESD 267. pantu uzdot Eiropas Savienības Tiesai šādu jautājumu par Savienības tiesību interpretāciju:

Vai tiesības saņemt kompensāciju saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 261/2004 7. pantu var būt arī tad, ja pasažieris relatīvi neliela ierašanās novēlojuma dēļ nepagūst uz tieši savienoto reisu, kā rezultātā ierašanās galamērķī notiek ar trīs vai vairāk stundu kavēšanos, bet abiem lidojumiem ir bijis katram savs gaisa pārvadātājs, un rezervācijas apstiprinājums ir saņemts no tūrisma aģentūras, kas klientam ir sakombinējusi lidojumus? [oriģ. 2. lpp.]

#### **Pamatojums:**

Prasītāji vēlas saņemt no atbildētājas kompensāciju saistībā ar lidojumu.

Prasītāji ar tūrisma aģentūras starpniecību uz 2014. gada 11. oktobri rezervēja lidojumu, kam bija divi posmi. Bija plānots, ka prasītāji vispirms ar reisu 4U 7214 plkst. 06.45 (visos gadījumos norādīts vietējais laiks) lidos no Hamburgas uz Stokholmu un tur ielidos plkst. 08.10. Rezervācijas apstiprinājumā attiecībā uz šo reisu bija norādīts “Operated by EW EUROWINGS”. Reisa numuru veidojošais apzīmējums “4U” ir Starptautiskās Gaisa transporta asociācijas (IATA) atbildētājam piešķirtais kods. Plkst. 09.45 prasītāji ar *Deutsche Lufthansa AG* savienoto reisu LH 9108 bija jāpārvadā tālāk uz Ņuarku [Newark], kur viņiem bija jāielido plkst. 12.05. Reiss 4U 7214 ielidoja Stokholmā ar 20 minūšu kavēšanos tikai plkst. 08.30.

Iegūto pierādījumu rezultātā iesniedzējtiesa uzskata, ka reisa 4U 7214 kavēšanās dēļ prasītāji vairs nevarēja paspēt uz savienoto reisu. Iesniedzējtiesa turklāt uzskata, ka ir pamatots arī prasītāju norādītais arguments, ka viņi no Stokholmas caur Minheni uz Ņuarku ir lidojuši ar citiem reisiem, nonākot galamērķī vien 6 stundas un 30 minūtes vēlāk nekā sākotnēji plānots.

Pēc iesniedzējtiesas domām, atbildētāja attiecībā uz reisu 4U 7214 ir jāuzskata par apkalpojošo gaisa pārvadātāju Regulas (EK) Nr. 261/2004 2. panta b) punkta nozīmē. Pamatojoties uz iegūtajiem pierādījumiem, iesniedzējtiesa gan uzskata, ka reisu 4U 7214 nodrošināja aviosabiedrības *Eurowings* gaisa kuģis un apkalpe.

Proti, prasītājiem nav izdevies pierādīt faktu, ka būtu ticis izmantots atbildētājas gaisa kuģis un apkalpe. Tostarp iesniedzējtiesa tomēr sliecas atbalstīt viedokli, ka atbildētāja ir jāuzskata par apkalpojošo gaisa pārvadātāju Regulas (EK) Nr. 261/2004 2. panta b) punkta nozīmē neatkarīgi no tā, kādas aviokompānijas gaisa kuģis un apkalpe ir tikuši izmantoti. Tā tas ir tādēļ, ka iesniedzējtiesa uzskata, ka atbilstoši [...] [valsts judikatūrai] arī tā sauktā lidmašīnas kopā ar apkalpi nomas līguma (*wet lease*) gadījumā par apkalpojošo gaisa pārvadātāju ir jāuzskata tas, ar kura IATA kodu tiek izpildīts reiss, nevis tas gaisa pārvadātājs, kas ir iznomājis gaisa kuģi un apkalpi. [...] [izmaiņas] Vācijas judikatūrā [...] Tagad iesniedzējtiesa uzskata, ka gaisa pārvadātāju, kam pieder gaisa kuģis un apkalpe, bet ar kura IATA kodu attiecīgais reiss nav ticis rezervēts, var tikt uzskatīts par apkalpojošo gaisa pārvadātāju tikai tad, ja tas ir tā sauktais kodu koplietošanas ārpus DRS (*codesharing*) gadījums. Tomēr izskatāmajā lietā atbildētāja nav izvirzījusi argumentu, ka šis būtu kodu koplietošanas gadījums. [...] [orig. 3. lpp.] [...] [Pamatojums, kāpēc atbildētājai šajā kontekstā būtu bijis jāmin argumenti]

Iesniedzējtiesa turklāt uzskata, ka reisa 4U 7214 kavējumā nav vainojami ārkārtēji apstākļi Regulas (EK) Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta nozīmē. Proti, no Eirokontroles saņemtā informācija neapstiprināja atbildētājas izvirzīto argumentu par novēlotu atļauju pacelties.

Ņemot vērā visu iepriekš minēto, izskatāmās lietas izlemšanai ir svarīgi, vai Regula (EK) Nr. 261/2004 ir jāinterpretē tādējādi, ka ir jāuzskata, ka par kavēšanos galamērķī ir atbildīga atbildētāja, lai gan nokavēto savienoto reisu apkalpoja cita aviosabiedrība, abus lidojuma posmus prasītājiem sakombinēja tūrisma aģentūra un atbildētājas apkalpotajam reisam bija vien salīdzinoši neliela kavēšanās.

Situācija izskatāmajā lietā tiktāl līdzinās gadījumam, kas bija lietas priekšmets tiesvedībā Eiropas Savienības Tiesā, lietas numurs C-186/17 [*flightright*], kurā ģenerālvokāts uzskatīja, ka aviosabiedrība ir atbildīga, un kurā lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu tomēr tika atsaukts. Attiecīgā situācija līdzinās arī gadījumam, kas bija *Bundesgerichtshof* [Federālā augstākā tiesa] 2016. gada 19. jūlija lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu [...] priekšmets [*Markmann u.c.*, C-479/16, ar Tiesas 2016. gada 11. oktobra rīkojumu izslēgts no Tiesas reģistra].

[..]

[..] [Paraksts]