

anonimizētā versija

Tulkojums

C-560/19 – 1

Lieta C-560/19

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu

Iesniegšanas datums:

2019. gada 23. jūlijs

Iesniedzējtiesa:

Juzgado de lo Mercantil n.º 3 de Valencia (Spānija)

Datums, kurā pieņemts iesniedzējtiesas nolēmums:

2019. gada 11. jūlijs

Prasītāja:

GT

Atbildētāja:

Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A.

[*omissis*: lietas un pušu identifikācija]

LĒMUMS

[*omissis*: iesniedzējtiesas identifikācija]

Vieta: VALENSIJA

Datums: divi tūkstoši deviņpadsmitā gada vienpadsmitajā jūlijā

FAKTISKIE APSTĀKĻI

PIRMKĀRT.- Pamatlieta, saistībā ar kuru iesniegts lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu.

GT cēla prasību pret aviosabiedrību *Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A.*, kurā lūdza samaksāt Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas

(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, 7. pantā paredzēto kompensāciju 600 EUR apmērā, jo viņa ieradās galamērķī ar vairāk nekā 24 stundas ilgu kavēšanos salīdzinājumā ar paredzēto ielidošanas laiku. Viņa arī lūdza atlīdzināt zaudējumus 99,65 EUR apmērā, kas viņai bija radušies kavējuma dēļ, jo viņa nebija izmantojusi galamērķī uz vienu nakti iepriekš rezervēto viesnīcas numuru, par kuru viņai bija jāsamaksā. **[oriģ. 2. lpp.]**

Prasībā ir minēti šādi fakti:

1°).- Prasītāja noslēdza līgumu ar *Iberia* – sabiedrību, kas veic pasažieru gaisa pārvadājumus ar biļetēm, kuras tā pārdod – par lidojumu no Alikantes uz Čikāgu, kā tas norādīts prasības pieteikuma dokumentā Nr. 3. Lidojums sastāvēja no diviem reisiem:

- Pirmais reiss bija no Alikantes uz Madridi 2018. gada 9. septembrī ar izlidošanu plkst. 9.40 un ielidošanu Madridē plkst. 10.50. Šo lidojumu nodrošināja aviosabiedrība *Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A.*

- Otrais reiss no Madrides uz Čikāgu bija paredzēts tajā pašā dienā ar izlidošanas laiku plkst. 11.55 un ielidošanas laiku galamērķī plkst. 14.20. Šo lidojumu nodrošināja aviosabiedrība *Iberia*.

2°).- Pirmais no reisiem (Alikante–Madride) Madridē ielidoja ar kavēšanos. Prasītāja norāda, ka tas kavējās vienu stundu. Atbildētāja atzīst kavēšanos, lai arī uzskata, ka [reiss] kavējās 30 minūtes.

3°).- Šīs kavēšanās dēļ pasažiere nokavēja otro – savienoto – reisu.

4°).- Pasažierei tika piedāvāts cits reiss, un galamērķī Čikāgā viņa ieradās ar vairāk nekā 24 stundas ilgu kavēšanos.

OTRKĀRT.- *Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu*

Šī lieta vēl tiek izskatīta un tajā ir jāpasludina spriedums [*omissis*: valsts tiesību procesuālie jautājumi]. Šī tiesa uzskata, ka pirms sprieduma pasludināšanas ir jāiesniedz lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu.

TREŠKĀRT.- *Pušu un personu, kas iestājušās lietā, identifikācija*

Puses pamatlietā ir prasītāja GT, **[oriģ. 3. lpp.]** [*omissis*: advokāta vārds] un atbildētāja *Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A.* [*omissis*: advokāta vārds].

JURIDISKAIS PAMATOJUMS

PIRMKĀRT.- *Atbilstošās Eiropas Savienības tiesību normas.*

- 1.- Regulas (EK) Nr. 261/2004 [..] 7. apsvērumā ir norādīts: “Lai nodrošinātu efektīvu šīs regulas piemērošanu, no tās izrietošās saistības ir jāpilda apkalpojošajam gaisa pārvadātājam, 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.”
- 2.- Regulas [(EK) Nr.] 261/2004 2. pantā ir noteikts: “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”.
- 3.- Regulas [(EK) Nr.] 261/2004 2. pantā ir noteikts: “galamērķis” ir galamērķis, kas norādīts uz biļetes, kuru uzrāda pie reģistrācijas letes, vai, tieši savienoto reisu gadījumā, pēdējā reisa galamērķis; pieejamus alternatīvus reisus ar pārsēšanos neņem vērā, ja ievēro sākotnēji plānoto ielidošanas laiku; **[oriģ. 4. lpp.]**

2013. gada 26. februāra spriedumā *Folkerts*, C-11/11, ir noteikts: “[..] Tieši savienota reisa gadījumā attiecībā uz Regulas [(EK)] Nr. 261/2004 7. pantā paredzēto vienreizējo kompensāciju svarīga ir tikai konstatētā kavēšanās salīdzinājumā ar paredzēto ielidošanas laiku galamērķī, ar ko saprot attiecīgā pasažiera izmantotā pēdējā reisa galamērķi.”

- 4.- Regulas [(EK) Nr.] 261/2004 3. panta 5. punktā ir noteikts: “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.”
- 5.- Regulas [(EK) Nr.] 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunktā ir noteikts, ka, ja lidojums tiek atcelts, tad “attiecīgajiem pasažieriem ir tiesības saskaņā ar šīs regulas 7. pantu no apkalpojošā gaisa pārvadātāja saņemt kompensāciju”.
- 6.- Regulas [(EK) Nr.] 261/2004 7. panta 1. punktā ir reglamentēta finansiālā kompensācija, nosakot: “Ja ir izdarīta atsauce uz šo pantu, pasažieri saņem kompensāciju šādā apmērā:

a) EUR 250 par visiem lidojumiem 1500 kilometru vai mazākā attālumā;

b) EUR 400 par visiem lidojumiem Kopienas iekšienē vairāk nekā 1500 kilometru attālumā un par visiem citiem lidojumiem 1500 līdz 3500 kilometru attālumā;

c) EUR 600 par visiem lidojumiem, uz ko neattiecas a) vai b) apakšpunkts.

Nosakot attālumu, ņem vērā pēdējo galamērķi, kurā iekāpšanas atteikums vai lidojuma atcelšana ir par iemeslu tam, ka pasažieris ielido ar kavēšanos pēc paredzētā laika.” **[oriģ. 5. lpp.]**

- 7.- 2009. gada 19. novembra spriedumā apvienotajās lietās *Sturgeon*, C-402/07 un C-432/07, un 2012. gada 23. oktobra spriedumā apvienotajās lietās *Nelson*, C-581/10 un C-629/10, ilga kavēšanās salīdzinājumā ar paredzēto ielidošanas laiku tika pielīdzināta lidojuma atcelšanai.
- 8.- [Padomes] Direktīvas 90/314/EEK] 5. panta 1. punktā ir noteikts, ka dalībvalstis veic visus nepieciešamos pasākumus, lai nodrošinātu, ka organizatora un/vai pārstāvja līgumslēdzēja puse ir atbildīga pret patērētāju par saistību, kuras izriet no līguma, pienācīgu izpildi neatkarīgi no tā, vai šīs saistības ir jāpilda šim organizatoram un/vai pārstāvim vai citiem pakalpojumu sniedzējiem, neierobežojot organizatora un/vai pārstāvja tiesības vērst savus prasījumus pret pārējiem pakalpojumu sniedzējiem.
- 9.- Regulas [(EK) Nr.] 261/2004 13. pantā ir noteikts: *“Ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs izmaksā kompensāciju vai pilda citas saistības, kas izriet no šīs regulas, šīs regulas noteikumus nevar interpretēt kā tādas, kas ierobežo pārvadātāja tiesības prasīt kompensāciju no kādas personas, tostarp trešām pusēm, saskaņā ar piemērojamiem tiesību aktiem.”*
- 10.- Komisijas 2016. gada 15. jūnija paziņojuma 2.2.3. punktā ir noteikts: *“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. Jēdziens “apkalpojošais gaisa pārvadātājs” ir iekļauts 7. apsvērumā.”*
11. 2017. gada 7. septembra spriedumā lietā *Bossen*, C-559/16 ir norādīts, ka [Regulas (EK) Nr. 261/2004] tiesību normās *“ir paredzētas pasažieru tiesības uz kompensāciju, nenosšķirot to, vai viņi sasniedz savu galamērķi ar tiešo reisu vai ar tieši savienotajiem reisiem”*.

OTRKĀRT.- *Šaubas, kas pamato lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu [oriģ. 6. lpp.]*

1.- Kā norādīts iepriekš juridiskajā pamatojumā, Kopienų tiesiskajā regulējumā, šķiet, ir noteikts, ka apkalpojošajam pārvadātājam ir pienākums izmaksāt Regulas [(EK) Nr.] 261/2004 7. pantā paredzēto kompensāciju, neatkarīgi no tā, kas ir pārdevis biļeti. Proti, neatkarīgi no pārvadātāja, ar kuru ir noslēgts līgums. Šī situācija, šķiet, ir skaidra gadījumā, ja biļeti ir pārdevusi un tādējādi līgumu ar pasažieri ir noslēgusi ceļojumu aģentūra. Savukārt šaubas rodas tad, ja biļetes pārdod sabiedrība, kas nodrošina pasažieru gaisa pārvadājumus, bet neveic attiecīgo reisu, jo atbilstoši aviosabiedrību starpā noslēgtajiem līgumiem reisu faktiski veic cita aviosabiedrība. Šāda situācija ir radusies pamatlietā. Proti, šajā lietā *Iberia* ir pārdevusi biļeti un ir arī aviosabiedrība, kas nodrošina pasažieru gaisa pārvadājumus. Tomēr tā neveica reisu no Alikantes uz Madridi, jo šo lidojuma posmu faktiski nodrošināja cita aviosabiedrība, šajā gadījumā *Air Nostrum* atbilstoši starp abām aviosabiedrībām noslēgtajiem līgumiem.

Tādējādi rodas šaubas, vai Regulas [(EK) Nr.] 261/2004 7. pantā noteiktais pienākums izmaksāt kompensāciju ir tikai un vienīgi aviosabiedrībai, kas veic reisu un tādējādi ir veikusi to faktiski, vai arī šis pienākums var būt aviosabiedrībai, kas neveic reisu, bet ar kuru ir noslēgts līgums un kura arī nodrošina pasažieru gaisa pārvadājumus. Citiem vārdiem sakot, vai var uzskatīt, ka jēdziens “*apkalpojošais gaisa pārvadātājs*” ir attiecināms uz aviosabiedrību, kas veic pasažieru gaisa pārvadājumus un pārdod biļeti, bet neveic reisu, proti, nenodrošina to faktiski.

Tāpēc pirmais jautājums ir: vai saistībā ar Regulas [(EK) Nr.] 261/2004 2. panta b) punktu un 3. panta 5. punktu var uzskatīt, ka jēdziens “*apkalpojošais gaisa pārvadātājs*” ir attiecināms uz sabiedrību, kas veic pasažieru gaisa pārvadājumus un pārdod biļeti, bet neveic reisu, proti, nenodrošina to faktiski?

2.- Ja atbilde uz iepriekšējo [jautājumu] ir noliedzosa, šaubas ir par to, kam ir pienākums maksāt kompensāciju, ja vienu un to pašu lidojumu [oriģ. 7. lpp.] nodrošināja divas vai vairākas aviosabiedrības, veicot to faktiski, ja lidojumā ietilpst savienotais reiss.

Proti, kā jau izklāstīts, Eiropas Savienības Tiesas judikatūrā ir norādīts, ka izšķirošais kritērijs, lai noteiktu pienākumu izmaksāt kompensāciju, ir kavēšanās par vairāk nekā trim stundām salīdzinājumā ar paredzēto ielidošanas laiku galamērķī. Tas ir neatkarīgi no tā, vai kavēšanās iemesls ir radies izlidošanas aizkavēšanās dēļ, lidojuma laikā vai savienotā reisa kavēšanās dēļ.

Saistībā ar pēdējo minēto apstākli rodas šaubas par to, kā ir interpretējama Regula [(EK) Nr. 261/2004]. Proti, minētā problēma rodas tādos gadījumos kā pamatlietā, kuros lidojums sastāv no diviem reisiem, katru no reisiem veic pārvadātājs, kuram ir uzticēts pienākums nodrošināt reisu, un pirmā reisa kavēšanās dēļ tiek nokavēts savienotais reiss. Konkrēti, šis pirmais reiss kavējās mazāk nekā trīs stundas, bet savienotā reisa nokavēšanas dēļ ielidošanas galamērķī kavēšanās bija ilgāka nekā trīs stundas.

Nav šaubu par to, ka, ja runa būtu par atsevišķiem lidojumiem, tiesības saņemt minēto kompensāciju nepastāvētu.

Problēma rodas tad, ja ir viens lidojums, kurā ietilpst savienotais reiss. Proti, šajā gadījumā pirmā aviosabiedrība, kurai bija jānodrošina attiecīgais reiss, veica to ar kavēšanos salīdzinājumā ar paredzēto ielidošanas laiku, bet minētā kavēšanās bija mazāka par stundu. Tomēr šī pirmā reisa kavēšanās dēļ ielidošana galamērķī notika ar ilgu kavēšanos.

Tāpēc rodas šaubas par to, vai pasažieriem ir tiesības saņemt Regulas [(EK) Nr.] 261/2004 7. pantā paredzēto kompensāciju gadījumā, ja lidojumā ir ietverti vairāki reisi un viena reisa neliela kavēšanās (mazāk nekā trīs stundas) ir izraisījusi ielidošanu galamērķī ar ilgu kavēšanos (vairāk nekā trīs stundas), jo tika nokavēts savienotais reiss? Gadījumā, ja atbilde ir apstiprinoša un ja atsevišķos reisus ir veikuši dažādi pārvadātāji, vai [oriģ. 8. lpp.] Regulas [(EK)

Nr.] 261/2004 7. pantā paredzētā kompensācija ir jāmaksā apkalpojošajam pārvadātājam, kura nodrošinātajā reisā radās neliela kavēšanās (mazāk nekā trīs stundas), kuras dēļ tomēr tika nokavēts savienotais reiss un ielidošana galamērķī līdz ar to notika ar ilgu kavēšanos (vairāk nekā trīs stundas)?

REZOLUTĪVĀ DAĻA

NOLEMJ: Saskaņā ar iepriekš izklāstīto iesniedzējtiesa nolemj uzdot Eiropas Savienības Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:

1.- Vai var uzskatīt, ka jēdziens “*apkalpojošais gaisa pārvadātājs*” ir attiecināms uz sabiedrību, kas veic pasažieru gaisa pārvadājumus un ir pārdevusi biļeti, bet nav veikusi lidojumu, proti, nav faktiski apkalpojusi lidojumu?

2.- Gadījumā, ja atbilde uz iepriekšējo jautājumu ir noliedzoša, vai pasažieriem ir tiesības saņemt Regulas Nr. 261/2004 7. pantā paredzēto kompensāciju gadījumā, ja lidojumā ir ietverti vairāki reisi un viena reisa neliela kavēšanās (mazāk nekā trīs stundas) ir izraisījusi ielidošanu galamērķī ar ilgu kavēšanos (vairāk nekā trīs stundas), jo tika nokavēts savienotais reiss? Gadījumā, ja atbilde ir apstiprinoša un ja atsevišķos reisos ir veikusi dažādi pārvadātāji, vai Regulas Nr. 261/2004 7. pantā paredzētā kompensācija ir jāmaksā apkalpojošajam pārvadātājam, kura nodrošinātajā reisā radās neliela kavēšanās (mazāk nekā trīs stundas), kuras dēļ tomēr tika nokavēts savienotais reiss un ielidošana galamērķī līdz ar to notika ar ilgu kavēšanos (vairāk nekā trīs stundas)?

[..] [oriģ. 9. lpp.] [..]

[..] [oriģ. 10. lpp.] [*omissis*: noslēguma norādes par tiesvedību un paraksti]