

**Lieta C-810/19**

**Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu**

**Iesniegšanas datums:**

2019. gada 4. novembris

**Iesniedzējtiesa:**

*Landgericht Frankfurt am Main* (Vācija)

**Datums, kurā pieņemts iesniedzējtiesas nolēmums:**

2019. gada 22. augusts

**Prasītāja un apelācijas sūdzības iesniedzēja:**

*Flightright GmbH*

**Atbildētāja un atbildētāja apelācijas tiesvedībā:**

*Qatar Airways*

---

[..]

**Lēmums**

Lietā

*Flightright GmbH*, [..] Potsdama [*Potsdam*],  
prasītāja un apelācijas sūdzības iesniedzēja

[..] pret

*Qatar Airways* [..],

[..],

atbildētāja un atbildētāja apelācijas tiesvedībā

[..] 24. *Zivilkammer des Landgerichts Frankfurt am Main* [Frankfurtes pie Mainas  
apgabaltiesas 24. civillietu palāta]

[..] nolēma: **[oriģ. 2. lpp.]**

I atbilstoši LESD 267. pantam uzdot Eiropas Savienības Tiesai prejudiciālā  
nolēmuma sniegšanai šādus jautājumus par 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 (Pasažieru tiesību regula), interpretāciju:

1) Vai “tieši savienots reiss” Regulas (EK) Nr. 261/2004 2. panta h) punkta izpratnē ir arī tad, ja vienotas rezervācijas lidojumu gadījumā, saistībā ar kuriem ir paredzēta starpnosēšanās pārsēšanās lidostā ārpus Eiropas Savienības teritorijas, pārsēšanās vietā ir plānota ilgāka uzturēšanās un rezervētais turpmākais lidojums nav nākamais sasniedzamais lidojums?

2) Gadījumā, ja uz pirmo jautājumu tiek atbildēts noliedzīgi:

Vai Regulas (EK) Nr. 261/2004 3. panta 1. punkta a) apakšpunkts ir jāinterpretē tādējādi, ka regula ir jāpiemēro arī pasažieru pārvadājumam ar lidojumu, kurš nesākas lidostā, kas atrodas kādas dalībvalsts teritorijā, taču bija tādas vienotas rezervācijas daļa, kas ietvēra arī lidojumu no lidostas dalībvalsts teritorijā, arī ja runa nav par tieši savienotu reisu?

II Apelācijas tiesvedība tiek apturēta.

## **Pamatojums**

### **I**

Prasītāja ceļ prasību, pamatojoties uz četru pasažieru (turpmāk tekstā – “pasažieri”) cedētajām tiesībām.

Pasažieri rezervēja pie atbildētājas lidojumus no Frankfurtes pie Mainas uz Dohu (reiss QR 070) 2018. gada 18. jūlijā, plānotā izlidošana plkst. 10.55 pēc vietējā laika [orig. 3. lpp.] un plānotā ielidošana plkst. 17.55 pēc vietējā laika, kā arī no Dohas uz Vindhuku [*Windhoek*] 2018. gada 20. jūlijā (reiss QR 1373), plānotā izlidošana plkst. 2.00 pēc vietējā laika un plānotā ielidošana plkst. 10.40.

Uz uzturēšanās laiku Dohā no 2018. gada 18. jūlija plkst. 17.55 līdz 2018. gada 20. jūlijam plkst. 2.00 (kopā 32 stundas un 5 minūtes) pasažieri rezervēja viesnīcu.

Lidojums no Dohas uz Vindhuku ar atbildētāju būtu bijis iespējams arī 2018. gada 19. jūlijā plkst. 2.00.

2018. gada 18. jūlijā pasažieri reģistrējās lidojumam no Frankfurtes pie Mainas uz Dohu. Bagāža pasažierim bija jāsaņem Dohā un tālākam ceļojumam uz Vindhuku bija atkal jānodod.

Šobrīd nav skaidrs, vai pasažieri jau saņēma iekāpšanas kartes turpmākajam lidojumam no Dohas uz Vindhuku. Ciktāl pasažieri var atcerēties, viņi visam

lidojumam līdz Namībijai reģistrējās tiešsaistē pirms izlidošanas no Frankfurtes pie Mainas. Atbilstoši atbildētājas izteikumiem Frankfurtē pie Mainas iekāpšanas karte vēl netika izdota turpmākajam lidojumam uz Vindhuku, bet gan tikai lidojumam uz Dohu.

Lidojums no Frankfurtes pie Mainas uz Dohu tika veikts laikā un bez kavēšanās. Dohā pasažieri saņēma savu bagāžu un nodeva to atkal turpmākajam lidojumam uz Vindhuku. Lidojums no Dohas uz Vindhuku kavējās 5 stundas un 52 minūtes. Pasažieri Vindhuku sasniedza nevis plkst. 10.40, bet gan tikai plkst. 16.32.

Pasažieri savas tiesības saņemt kompensāciju no atbildētājas cedēja prasītājam. Prasītāja lūdz atbildētājai izmaksāt 600 EUR par katru pasažieri (kopā 2400 EUR) par ierašanos Vindhukā ar vairāk nekā trīs stundu kavēšanos.

*Amtsgericht* [Pirmās instances tiesa] noraidīja prasību par 2400 EUR izmaksu. Pamatojumā tā norādīja, ka iesniedzējtiesai nav kompetences, [oriģ. 4. lpp.] jo kavēšanās attiecas uz lidojumu, kuram bija jālido no Dohas uz Vindhuku, un atbildētāja nav Eiropas Kopienų lidsabiedrība. Tam, ka pirmais lidojums ir sācies Frankfurtē pie Mainas, neesot nozīmes. Esot jāizdara pieņēmums par diviem atsevišķiem lidojumiem, jo starp abiem lidojumiem esot uzturēšanās “apmēram 56 stundu” garumā un tāpēc nevarot pieņemt, ka notika pārsēšanās. Lidojums no Dohas uz Vindhuku neesot tieši savienots reiss.

Par tās prasības noraidīšanu prasītāja iesniedza apelācijas sūdzību, par kuru *Landgericht Frankfurt am Main* ir jāizlemj kā apelācijas tiesai.

## II

Izšķiroša nozīme saistībā ar to, vai apelācijas sūdzība tiek apmierināta, ir jautājumam, vai lidojums no Dohas uz Vindhuku ir jāuzskata par tieši ar lidojumu no Frankfurtes pie Mainas uz Dohu savienotu reisu Regulas (EK) 261/2004 (turpmāk tekstā – “regula”) 2. panta h) punkta izpratnē.

Ja lidojums no Dohas uz Vindhuku būtu jāuzskata par tieši ar lidojumu no Frankfurtes pie Mainas uz Dohu savienoto reisu, prasītājam būtu no cedētajām pasažieru tiesībām izrietošs prasījums par kompensācijas izmaksu pieprasītajā apmērā. Tas tāpēc, ka šādā gadījumā “galamērķis” būtu pēdējā lidojuma galamērķis, tātad Vindhuka, un nevis Doha kā pirmā lidojuma galamērķis.

Kā Tiesa ir izlēmusi lietā C-402/07 (2009. gada 19. novembra spriedums, [..] *Sturgeon/Condor*) pēc *Bundesgerichtshof* [Federālās augstākās tiesas] lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu un Tiesas virspalāta ir apstiprinājusi 2012. gada 23. oktobra spriedumā (C-581/10 – *Nelson/Lufthansa*), ne tikai atcelto lidojumu pasažieri, bet gan arī kavēto lidojumu pasažieri var pieprasīt regulas 7. pantā paredzētās kompensāciju, ja tie kavēšanās dēļ cieš trīs vai vairāk stundu laika zudumu, jo tie sasniedz savu galamērķi pēc trīs vai [oriģ. 5. lpp.] vairāk stundām pēc gaisa pārvadātāja sākotnēji paredzētā laika.

Tas tā būtu šajā lietā, jo pasažieri savu lidojumu galamērķi sasniedza tikai ar vairāk nekā 5 stundu un 52 minūšu kavēšanos.

Kā Tiesa ir izlēmusi arī lietā C-537/17 (2018. gada 31. maija spriedums, [..]), regulas 3. panta 1. punkta a) apakšpunkts ir jāinterpretē tādējādi, ka šī regula ir piemērojama gaisa pārvadājumam, kurš veikts, pamatojoties uz vienu rezervāciju, un kurā starp izlidošanu no kādas dalībvalsts teritorijā esošas lidostas un ielidošanu trešās valsts teritorijā esošā lidostā ir paredzēta viena plānota starpnosēšanās ar gaisa kuģa maiņu.

Arī šie priekšnoteikumi šajā gadījumā būtu izpildīti. Tas tāpēc, ka lidojumi no Frankfurtes pie Mainas uz Dohu un no Dohas uz Vindhuku tika rezervēti pie atbildētājas kopā un atbildētāja tos arī apstiprināja kā vienu vienību “E-Ticket-Receipt” [..]. Pasažieru lidojuma plāns paredzēja ceļojumu uz Namībiju ar pārsēšanos Dohā, un pasažieri uzturēšanos pārsēšanās laikā vēlējās izmantot, lai sagaidītu draugus, kas atceļoja vēlāk, un apskatītu pilsētu.

Tam, ka turpmākajam ceļojumam uz Vindhuku bija jānotiek ar citu gaisa kuģi nekā to, ar kuru notika pirmais lidojums, saskaņā ar Tiesas 2018. gada 31. maija spriedumu ([..] C-537/17 [..]) nav nozīmes.

Turklāt, kā Tiesa ir lēmusi lietā CS u.c./*Ceske aeroline a.s.* (2019. gada 11. jūlija spriedums, [..] C-502/18), apstākļi, ka saistībā ar savienoto reisu, kas sastāv no diviem lidojumiem, kavēšanās, kas liek izmaksāt kompensāciju, notiek tikai otrajā lidojumā, neatbrīvo arī pirmo lidojumu veicošo gaisa pārvadātāju no pienākuma izmaksāt kompensāciju, ja rezervācija bija vienotas rezervācijas priekšmets. Saskaņā ar šo spriedumu apstākļi, ka pirmo un otro lidojumu veic atšķirīgi **[oriģ. 6. lpp.]** gaisa pārvadātāji, nav nozīmes, jo arī pirmo lidojumu apkalpojošajam gaisa pārvadātājam ir pienākums izmaksāt kompensāciju.

Šī Tiesas sprieduma piemērošana nozīmē, ka atbildētājai ir pienākums izmaksāt kompensāciju, pat ja nav runa par Kopienas gaisa pārvadātāju un otrā lidojuma izlidošanas un ielidošanas vieta neatrodas Eiropas Kopienu teritorijā, jo atbildētāja karā ziņā tāpēc ir gaisa pārvadātājs, kuram ir pienākums izmaksāt kompensāciju, jo pirmā lidojuma izlidošanas vieta bija Frankfurte pie Mainas (skat. regulas 3. panta 1. punkta a) apakšpunktu).

Tomēr šīs lietas īpatnība ir tāda, ka uzturēšanās laiks pārsēšanās vietā starp pirmo un otro lidojumu bija apmēram 32 stundas un turpmākais lidojums nebija pirmā iespēja, lai lidotu no pārsēšanās vietas uz galamērķa vietu. Drīzāk būtu bijis iespējams turpmāko lidojumu uzsākt jau 24 stundas agrāk, jo atbildētāja arī 2018. gada 19. jūlijā piedāvāja lidojumu no Dohas uz Vindhuku ar izlidošanas laiku plkst. 2.00, kuru pasažieri neizmantoja tikai tāpēc, ka tie vēlējās sagaidīt draugus un apskatīt pilsētu, un tāpēc arī norezervēja Dohā naktsmītni. Tieši savienotais reiss, kuru arī būtu bijis iespējams sasniegt, būtu bijis lidojums 2018. gada 19. jūlijā un nevis 2018. gada 20. jūlijā.

Tāpēc rodas jautājums, vai šādā gadījumā vēl var izteikt pieņēmumu par “tieši savienotu reisu” regulas 2. panta h) punkta izpratnē.

To, vai uzturēšanās laiks pārsēšanās vietā un agrāka savienota reisa izmantošanas iespēja ir vai nav izšķirošs kritērijs, no Tiesas spriedumiem to publicētajā formā nevar secināt. Nedz 2018. gada 31. maija spriedumā, nedz 2019. gada 11. jūlija spriedumā lietā *Folkerts* ([..] C-11/11) nav minēts uzturēšanās laiks pārsēšanās vietā. Tomēr **[oriģ. 7. lpp.]** lietas *Folkerts* pamatā bija situācija, kad savienotais reiss, ņemot vērā pirmā lidojuma kavēšanos apmēram divu ar pus stundu garumā, nevarēja tikt sasniegts, kas liek secināt, ka plānotais uzturēšanās laiks pārsēšanās vietā nepārsniedza šo laiku. Šajā ziņā arī *BGH* savos prejudiciālajos jautājumos, ja runa ir par savienotiem lidojumiem ar vairākiem lidojumiem, izmanto formulējumu: “pasažieru pārvadājums ar diviem lidojumiem bez vērā ņemamas uzturēšanās pārsēšanās lidostā” [..].

Tomēr no Tiesas spriedumiem nevar pietiekami droši secināt, ka tiesību uz kompensāciju priekšnoteikums, ja kavēšanās notiek tikai otrajā lidojumā, līdz ar vienotas rezervācijas un plānotas pārsēšanās prasību papildus ir tāds, ka starp ielidošanu pārsēšanās vietā un izlidošanu pastāv tieša saikne laika ziņā.

Tas, vai tam tā ir jābūt, galu galā ir atkarīgs no jēdziena “tieši savienots reiss” definīcijas regulas 2. panta h) punktā. Šajā ziņā palātas ieskatā definīcija liecina par to, ka starp pirmo un otro lidojumu ir jāpastāv tiešam kopsakaram. Tas tāpēc, ka atbilstoši regulas 2. panta h) punktam nepietiek tikai ar saikni starp diviem lidojumiem, lai definētu galamērķi, bet tiek pieprasīts, lai savienotie reisi būtu “tieši”. Tāpēc var secināt, ka turpmākajam lidojumam ir jābūt pirmajai iespējai, lai pēc ielidošanas pārsēšanās vietā lidotu tālāk uz galamērķi. Ja pasažieri izvēlas vēlāku lidojumu, jo tie uzturēšanos vēlas izmantot citiem mērķiem nevis, lai pārsēstos (piemēram, draugu sagaidīšana vai pilsētas apskate), tiešs kopsakars vairs nav konstatējams un nevar runāt vairs par “tieši” savienotu reisu. **[oriģ. 8. lpp.]** Minētais nozīmētu, ka ir jāizdara pieņēmums par diviem atsevišķiem lidojumiem un par galamērķi regulas 2. panta h) punkta izpratnē būtu jāuzskata Doha. Šādā gadījumā otrais lidojums no Dohas uz Vindhuku nebūtu lidojums, kas ietilpst regulas 3. panta 1. punkta a) apakšpunkta piemērošanas jomā, jo lidojums nebūtu sācies kādas dalībvalsts teritorijā.

Taču nevar arī izslēgt, ka, atbildot uz jautājumu par regulas piemērojamību atbilstoši regulas 3. panta 1. punkta a) apakšpunktam, vispār nav nozīmes tam, vai otrais no vienoti rezervētajiem lidojumiem ir jāuzskata par “tieši savienotu reisu”, jo, lai piemērotu regulu, varētu pietikt tikai ar savienoto reisu vienotu rezervāciju. Uz minēto ir vērstis lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu otrais jautājums.

Tā kā runa ir par regulas jēdziena interpretāciju un līdzšinējos spriedumos nav viennozīmīgi izteikts viedoklis par tieša kopsakara prasību un regulas piemērojamību, lūgums Tiesai sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam ir nepieciešams.

[..]

DARBBA VERSIJA