

Lieta C-196/20

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu

Iesniegšanas datums:

2020. gada 6. maijs

Iesniedzējtiesa:

Landgericht Düsseldorf (Vācija)

Datums, kurā pieņemts iesniedzējtiesas nolēmums:

2020. gada 6. aprīlis

Atbildētāja un apelācijas sūdzības iesniedzēja:

Eurowings GmbH

Prasītāja un apelācijas tiesvedībā – atbildētāja:

Flightright GmbH

[..]

Landgericht Düsseldorf [Diseldorfas apgabaltiesa]

Lēmums

Lietā

Eurowings GmbH, [..] Diseldorfa,

atbildētāja un apelācijas sūdzības iesniedzēja,

[..]

pret

Flightright GmbH, [..] Potsdama,

prasītāju un apelācijas tiesvedībā – atbildētāju,

[..]

Landgericht Düsseldorf 22. Zivilkammer [Diseldorfas apgabaltiesas 22. civillietu palāta],

ņemot vērā 2020. gada 6. marta tiesas sēdi,

[..]

nolēma:

apturēt tiesvedību;

saskaņā ar LESD 267. pantu uzdot Eiropas Savienības Tiesai šādus jautājumus par Savienības tiesību interpretāciju: **[oriģ. 2. lpp.]**

- 1) Vai pasažiera rīcībā ir “apstiprināta rezervācija” [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 (OV L 46, 17.2.2004., 1. un nākamās lpp.), 3. panta 2. punkta a) apakšpunkta izpratnē, ja no ceļojuma rīkotāja, ar kuru tam ir līgumattiecības, tas ir saņēmis “citu pierādījumu” Regulas Nr. 261/2004 2. panta g) punkta izpratnē, ar kuru tam tiek solīts pārvadājums konkrētā, ar izlidošanas un ielidošanas vietu, izlidošanas un ielidošanas laiku un lidojuma numuru individualizētā lidojumā, ja ceļojuma rīkotājs nav rezervējis vietu uz šo lidojumu pie attiecīgā gaisa pārvadātāja un nav saņēmis tā apstiprinājumu?
- 2) Vai gaisa pārvadātāju attiecībā pret pasažieri var uzskatīt par apkalpojošo gaisa pārvadātāju Regulas (EK) Nr. 261/2004 2. panta b) punkta izpratnē, ja šim pasažierim ir līgumattiecības ar ceļojuma rīkotāju, kas tam ir apsolvījis pārvadājumu konkrētā, ar izlidošanas un ielidošanas vietu, izlidošanas un ielidošanas laiku un lidojuma numuru individualizētā lidojumā, bet ceļojuma rīkotājs nav rezervējis sēdvietu šim pasažierim un tādējādi nav nodibinājis līgumattiecības ar gaisa pārvadātāju attiecībā uz šo lidojumu?
- 3) Vai, lai varētu saņemt kompensāciju par atcelšanu vai ilgu ielidošanas kavēšanos, “paredzētais ielidošanas laiks” Regulas (EK) Nr. 261/2004 2. panta h) punkta, 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta, 7. panta 1. punkta otrās daļas un 2. punkta izpratnē var izrietēt no “cita pierādījuma”, ko ceļojuma rīkotājs ir izsniedzis pasažierim, vai arī šim nolūkam ir jāņem vērā biļete saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 261/2004 2. panta f) punktu?

Pamatojums

I.

Prasītāja atbilstoši tiesībām, ko tai nodevuši cedenti, saistībā ar ilgu ielidošanas kavēšanos prasa atbildētājam izmaksāt kompensācijas saskaņā ar [Eiropas]

Parlamenta un Padomes Regulas (EK) (EK) 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 (turpmāk tekstā – “Pasažieru tiesību regula”), 7. panta 1. punkta b) apakšpunktu.

Divi prasītājas klienti (turpmāk tekstā – “cedenti”) 2017. gada 24. oktobrī ceļojumu birojā rezervēja kompleksu ceļojumu uz Maljorku Spānijā, ko piedāvāja tūrisma operators [oriģ. 3. lpp.] *ITS Reisen*. Šis ceļojums ietvēra gaisa pārvadājumu uz Palma de Maljorku un atpakaļ. Prasītājas klienti saņēma par “ceļojuma pieteikumu” nosauktu dokumentu [...], kurā bija norādīti atbildētājas lidojumi, tostarp turpceļam lidojums ar numuru EW 7582 no Hamburgas uz Palmu de Maljorku 2018. gada 22. maijā ar norādīto izlidošanas laiku plkst. 7:30 un ielidošanas laiku plkst. 10:05 (visi laiki norādīti pēc vietējā laika). Faktiski prasītājas klienti tika pārvadāti ar atbildētājas lidojumu ar lidojuma numuru EW 7582 1658 km attālumā no Hamburgas uz Palma de Maljorku, tomēr galamērķi tie sasniedza tikai plkst. 21.08.

Prasītājas klienti cedēja iespējamās tiesības uz kompensācijām saskaņā ar Pasažieru tiesību regulu. Tagad prasītāja atbilstoši tiesībām, ko tai nodevuši cedenti, prasa atbildētājai izmaksāt 800 EUR, pamatojumā atsaucoties uz 2018. gada 22. maija lidojuma EW 7582 atcelšanu. Cedentu rīcībā esot bijusi apstiprināta rezervācija uz šo lidojumu ar paredzētajiem lidojuma laikiem no plkst. 7.30 līdz plkst. 10.00.

Atbildētāja pirmajā instancē *Amtsgericht Düsseldorf* [Diseldorfas Pirmās instances tiesā] aizstāvējās ar argumentu, ka cedentu rīcībā nebija apstiprinātu rezervāciju uz lidojumu EW 7582 2018. gada 22. maijā ar paredzētajiem lidojuma laikiem no plkst. 16.20 līdz plkst. 19.05. Pasažieru sēdvietas pie atbildētājas 2018. gada 17. maijā esot rezervējis “bookingheld” kā rīkotāja kvotu. Pēc tam 2018. gada 18. maijā “bookingheld” esot norādījis cedentus kā rezervēto pasažieru sēdvietu pasažierus. Lidojums EW 7582 esot veikts ar ielidošanas kavēšanos divas stundas un sešas minūtes.

Amtsgericht apmierināja šo prasību, norādot, ka prasītājas iesniegtais tūrisma operatora *ITS* “ceļojuma pieteikums” ir rezervācijas apstiprinājums Pasažieru tiesību regulas 2. panta g) punkta izpratnē, lasot to kopā ar regulas 2. panta f) punktu. Tas esot “cits pierādījums” regulas 2. panta g) punkta izpratnē. Saskaņā ar šo tiesību normu esot pietiekami, ja ceļojuma rīkotājs ir pieņēmis rezervāciju. No tiesību normām izriet, ka saskaņā ar Savienības likumdevēja gribu būtisks ir tikai pasažiera skatījums, bet iekšējiem līgumiem un procesiem starp līgumisko gaisa pārvadātāju un apkalpojošo gaisa pārvadātāju neesot nozīmes. To varot pamatot tādējādi, ka saskaņā ar Pasažieru tiesību regulā paredzēto atbildības sistēmu kompensāciju izmaksā nevis pasažiera līgumslēdzēja puse, bet gan apkalpojošais gaisa pārvadātājs, un Savienības likumdevējs ir vēlējies panākt pēc iespējas augsta līmeņa pasažieru aizsardzību, kā arī regulas efektīvu piemērošanu. Arī atbilstoši *Bundesgerichtshof* [Federālās augstākās tiesas] judikatūrai esot

pietiekami ar ceļojuma apstiprinājumu kā rezervācijas apstiprinājumu [..]. Šajā lietā prasītājas uzrādītais “ceļojuma pieteikums” ietverot paziņojumu, ka ceļojuma rīkotājs ir pieņēmis un reģistrējis **[oriģ. 4. lpp.]** rezervāciju. Turpretim rezervācijas apstiprinājuma pazīmei Pasažieru tiesību regulas 3. panta 2. punkta a) apakšpunkta izpratnē neesot patstāvīgas nozīmes. Ņemot vērā procesuālus apsvērumus, atbildētājas argumenti neesot bijuši jāizskata. Visbeidzot, pieņemot nolēmumu, neesot būtiski, vai runa ir par lidojuma atcelšanu vai ilgu ielidošanas kavēšanos, jo atbilstoši Tiesas judikatūrai tām abām esot vienādas tiesiskās sekas.

II.

Tas iztur juridisko pārbaudi tikai tad, ja atbildētāju nevar uzskatīt par apkalpojošo gaisa pārvadātāju lidojumam EW 7582 ar paredzēto ielidošanas laiku plkst. 10.05 un ja cedentu rīcībā nebija apstiprinātu rezervāciju šādam lidojumam.

1.

Prasītāja uzskata, ka uz to ir jāatbild apstiprinoši; tā aizstāv pārsūdzēto spriedumu.

2.

Turpretim atbildētāja uzskata, ka cedentu rīcībā nebija apstiprinātas rezervācijas lidojumam Nr. EW 7582 2018. gada 22. maijā ar paredzēto ielidošanas laiku plkst. 10.05. Protams, arī tūrisma operators varot apstiprināt lidojuma rezervāciju, taču tikai tad, ja gaisa pārvadātājs to ir arī pilnvarojis šim nolūkam vai arī tas no savas puses pie gaisa pārvadātāja ir veicis seguma rezervāciju. Tas neizbēgami izrietot no Pasažieru tiesību regulas 2. panta f) punkta, jo tikai tad ceļojuma rīkotāja apstiprinājums varot pamatot tiesības uz pārvadājumu. Prasītāji neesot pierādījuši, ka ceļojuma rīkotājs *ITS* bija pilnvarots apstiprināt prasītājiem lidojumu ar paredzēto ielidošanas laiku plkst. 10.05, kā arī ceļojuma rīkotāja seguma rezervāciju uz šādu atbildētājas lidojumu. Turklāt arī attiecībā pret cedentiem atbildētāju nevarot uzskatīt par šāda lidojuma apkalpojošo gaisa pārvadātāju Pasažieru tiesību regulas 2. panta b) punkta izpratnē. Tas tādēļ, ka šim nolūkam esot nepieciešamas līgumattiecības ar cedentiem. Arī šī tiesību norma skaidri parāda, ka gaisa pārvadātājam bez tā iejaukšanās attiecībā pret citu personu nevar būt saistības saskaņā ar Pasažieru tiesību regulu. Visbeidzot to apstiprinot arī regulas 3. panta 5. punkta otrais teikums. Attiecībā uz lidojumu ar paredzēto ielidošanu plkst. 10.05 tā neesot pildījusi nekādas saistības saskaņā ar regulu. **[oriģ. 5. lpp.]**

III.

Atbildētājas apelācijas sūdzības iznākums galvenokārt ir atkarīgs no tā, vai ceļojuma rīkotāja sniegtu rezervācijas apstiprinājumu, kurš savukārt nebija balstīts uz rezervāciju pie gaisa pārvadātāja, no kura tiek prasītas kompensācijas saskaņā ar Pasažieru tiesību regulas 7. panta 1. punktu (“seguma rezervācija”), var uzskatīt par “apstiprinātu rezervāciju” regulas 3. panta 2. punkta a) apakšpunkta izpratnē, vai arī šādā gadījumā gaisa pārvadātājs, pret kuru ir celta prasība, ir uzskatāms par

“apkalpojošo gaisa pārvadātāju” Pasažieru tiesību regulas 2. panta b) punkta izpratnē un vai lidojuma “paredzēto ielidošanas laiku” ir iespējams noteikt, balstoties uz šādu ceļojuma rīkotāja sniegtu rezervācijas apstiprinājumu.

Ilgas lidojuma ielidošanas kavēšanās gadījumā pasažieri var prasīt no apkalpojošā gaisa pārvadātāja kompensācijas, ja savu galamērķi tie sasniedz ne ātrāk kā trīs stundas pēc ielidošanas laika, ko sākotnēji bija plānojis apkalpojošais gaisa pārvadātājs (Tiesas spriedums, 2009. gada 19. novembris, C-402/07 un C-432/07, *Sturgeon/Condor u.c.*, 69. punkts; apstiprināts ar spriedumu, 2012. gada 23. oktobris, C-581/10 un C-629/10, *Nelson/Lufthansa u.c.*; turpmāk ar spriedumu, 2013. gada 26. februāris, C-11/11, *Air France/Folkerts*, 33. punkts).

1.

Lai varētu piemērot Pasažieru tiesību regulu, saskaņā ar tās 3. panta 2. punkta a) apakšpunktu vispirms ir būtiski, vai pasažieru rīcībā bija “apstiprināta rezervācija uz konkrēto lidojumu”. Jēdziens “rezervācija” ir definēts regulas 2. panta g) punktā. Saskaņā ar šo tiesību normu “rezervācija” ir arī “cits pierādījums”, kas nav “biļete” regulas 2. panta f) punkta izpratnē un kas liecina par to, ka “ceļojuma rīkotājs” rezervāciju ir reģistrējis un pieņēmis. Atbilstoši Vācijas *Bundesgerichtshof* [Federālās Augstākās tiesas] judikatūrai “apstiprināta rezervācija” var izrietēt arī no attiecīga pierādījuma, ko izsniedzis tūrisma operators, proti, ceļojuma rīkotājs, ja no tā ar saistošu spēku izriet paredzētais gaisa pārvadājums ar konkrētu, parasti ar lidojuma numuru un laiku individualizētu lidojumu [...]. Arī saskaņā ar palātas viedokli no regulas 3. panta 2. punkta a) apakšpunkta un 2. panta g) punkta saiknes izriet, ka ar šādu pierādījumu ir jāpietiek, lai varētu piemērot Pasažieru tiesību regulu. Šim nolūkam nav nepieciešams, ka ceļojuma rīkotāja izsniegtajam rezervācijas pierādījumam ir jābalstās arī uz “seguma rezervāciju” pie attiecīgā gaisa pārvadātāja.

2.

Tomēr saskaņā ar palātas viedokli, lai prasītāja varētu prasīt atbildētājam kompensācijas, ir svarīgi, vai tā ceļojuma rīkotājam *ITS Reisen* ir apsoltijusi cedentu pārvadājumu ar lidojumu EW 7582 [orig. 6. lpp.] 2018. gada 22. maijā ar paredzēto ielidošanas laiku plkst. 10.05, jo tikai tad tā plānoja šādi individualizētu lidojumu veikt arī ceļojuma rīkotāja *ITS Reisen*, kam ir līgumattiecības ar cedentiem, vārdā (Pasažieru tiesību regulas 2. panta b) punkts) un tāpēc spēj būt šā lidojuma apkalpojošais gaisa pārvadātājs. Tomēr šāds gaisa pārvadātāja nodoms neizbēgami prasa, lai ceļojuma rīkotājs iepriekš būtu informējis attiecīgo pasažieri par vēlmi pārvadāt to ar lidojumu, ko gaisa pārvadātājs piedāvā ieinteresētajām personām. Šādā paziņojumā ir ietverta ceļojuma rīkotāja sniegta rezervācija. Tāpēc palātas skatījumā vienmēr ir vajadzīga arī seguma rezervācija, ko veic ceļojuma rīkotājs, un – ja tādas nav – tad nepietiek ar tā izsniegtu “pierādījumu” Pasažieru tiesību regulas 2. panta g) punkta izpratnē, lai saņemtu kompensāciju saistībā ar iekāpšanas atteikumu, lidojuma atcelšanu vai ilgu kavēšanos.

3.

Saskaņā ar palātas viedokli “sākotnēji paredzētais ielidošanas laiks” iepriekš minētās Eiropas Savienības Tiesas judikatūras izpratnē nevar izrietēt no pierādījuma, ko izsniedzis ceļojuma rīkotājs bez saskaņošanas ar attiecīgo gaisa pārvadātāju.

Par “paredzēto ielidošanas laiku” runa ir arī Pasažieru tiesību regulas 2. panta h) punktā, 5. panta 1. punkta c) apakšpunktā, 6. panta 1. punktā, kā arī 7. panta 1. punkta otrajā daļā un 2. punktā. Spriedumā lietā *Air France/Folkerts* Eiropas Savienības Tiesa ir norādījusi, ka kavēšanās saistībā ar Regulas 7. pantā paredzēto kompensāciju ir jānovērtē salīdzinājumā ar paredzēto ielidošanas laiku galamērķī; attiecībā uz galamērķa jēdzienu sprieduma 34. punktā tā ir atsaukusies uz Pasažieru tiesību regulas 2. panta h) punktā sniegto definīciju. Saskaņā ar šo definīciju “galamērķis” ir galamērķis, kas norādīts uz biļetes, kuru uzrāda pie reģistrācijas letes, vai – tieši savienoto lidojumu gadījumā – pēdējā lidojuma galamērķis. Tātad šajā gadījumā Eiropas Savienības Tiesa, nosakot galamērķi, ir ņēmusi vērā biļeti atbilstoši regulas 2. panta f) punktam, proti, papīra formā dokumentētu vai neizdrukātu dokumentu, ko izdevis vai apstiprinājis gaisa pārvadātājs vai tā pilnvarots starpnieks, tādējādi runa ir par fizisku vai elektronisku dokumentu, kurā nostiprinātas pasažiera tiesības uz pārvadājumu. Tiesa nav atsaukusies uz “citu pierādījumu” Pasažieru tiesību regulas 2. panta g) punkta izpratnē (“rezervācija”).

Attiecinot to uz paredzētā ielidošanas laika noteikšanu kompensācijas pieprasīšanas vajadzībām, ir jāsecina, ka arī šajā ziņā būtiskai ir jābūt pasažierim izsniegtajai “biļetei”, līdz ar to atšķirīgai informācijai “rezervācijā” nav nozīmes. Tādējādi šajā lietā cedentu 2017. gada 24. oktobra “ceļojuma pieteikums” [...] *a priori* nevarot būt pamats paredzētā ielidošanas laika noteikšanai, [oriģ. 7. lpp.] un neesot būtiski, vai to vispār var uzskatīt par “apstiprinātu rezervāciju” Pasažieru tiesību regulas 3. panta 2. punkta a) apakšpunkta izpratnē. Turklāt tas arī neatbilst “biļetes” kritērijiem saskaņā ar regulas 2. panta f) punktu, jo nevar uzskatīt, ka ar to atbildētājas pilnvarots starpnieks ir izsniedzis “dokumentu” uz pārvadājumu ar norādītajiem lidojumiem. “Ceļojuma pieteikums” ļauj vienīgi uzskatīt, ka tā mērķis bija dokumentēt pieteikumu uzņēmuma *ITS Reisen* organizētam kompleksajam ceļojumam. Šajā lietā nav dokumenta, ko var skaidri identificēt kā “biļeti”.

Tomēr saskaņā ar palātas viedokli “paredzētais ielidošanas laiks” katrā ziņā nevar izrietēt no “cita pierādījuma”, ko ir iesniedzis ceļojuma rīkotājs, kuram saistībā ar attiecīgo lidojumu nav līgumattiecību ar gaisa pārvadātāju. Tas tādēļ, ka lidojumu plānošana ir vienīgi gaisa pārvadātāja ziņā. Gaisa pārvadātājs ir ieplānojis lidojumu, kad tas to ir iekļāvis savā lidojumu sarakstā un tādējādi noteicis pēc izlidošanas vietas un galamērķa, izlidošanas un ielidošanas laika, piešķīris lidojuma numuru un aktivizējis to rezervācijai [...]. Kamēr nav rezervācijas, proti, rezervētas vietas uz šādu lidojumu, gaisa pārvadātājs var mainīt vai atcelt plānojumu, un pasažieri nevar uz to atsaukties, lai pieprasītu kompensācijas; tas

izriet no regulas 2. panta 1) punkta. Tādējādi “cits pierādījums” Pasažieru tiesību regulas 2. panta g) punkta izpratnē, ko ceļojuma rīkotājs izsniedzis pirms rezervācijas, vismaz šādā gadījumā nevar pamatot tiesības uz kompensācijām. Tas ir pretrunā pieņēmumam, ka šāds “cits pierādījums” katrā ziņā esot pietiekams, lai pamatotu tiesības uz kompensāciju, ja attiecīgais gaisa pārvadātājs neveic tajā norādīto lidojumu vai veic to citos laikos.

4.

To pašu var secināt arī no Pasažieru tiesību regulas 13. panta, jo palātai nav saprotams, kā gaisa pārvadātājs, pret kuru ir celta prasība, varētu vērsties pret ceļojuma rīkotāju ar regresa prasību, ja starp tiem nepastāv līgumattiecības, bet gaisa pārvadātājam ir jāizmaksā Pasažieru tiesību regulā paredzētās kompensācijas, kas no tā tiek prasītas tādēļ, ka nav ievērots lidojumu saraksts, ko tas pats nemaz nav sagatavojis. Šajā ziņā saskaņā ar palātas viedokli šāds pats secinājums izriet arī no postulāta nodrošināt augsta līmeņa pasažieru aizsardzību (Pasažieru tiesību regulas 1. apsvēruma). Ceļojuma rīkotāja, ar kuru attiecīgajam pasažierim ir līgumsaistības, personā tā pretinieks ir persona, pret kuru **[oriģ. 8. lpp.]** tas var celt regresa prasību par individuāliem zaudējumiem, kas tam radušies tādēļ, ka tas ir paļāvies uz kļūdainu informāciju par lidojuma plānojumu.

5.

[..]

IV.

[..]