

Anonimizētā versija

Tulkojums

C-188/20 – 1

Lieta C-188/20

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu

Iesniegšanas datums:

2020. gada 30. aprīlis

Iesniedzējtiesa:

Landgericht Düsseldorf (Vācija)

Datums, kurā pieņemts iesniedzējtiesas nolēmums:

2020. gada 6. aprīlis

Prasītāji un apelācijas sūdzības iesniedzēji:

JG

LH

MI

NJ

Atbildētāja un apelācijas tiesvedībā – atbildētāja:

Likvidējamā *Azurair GmbH*

Persona, kas iestājusies lietā:

alltours flugreisen gmbh

[..]

I.

[..]

Landgericht Düsseldorf [Diseldorfas apgabaltiesa]

Lēmums

Lietā

- 1) nepilngadīgais JG, ko pārstāv likumīgie pārstāvji LH un MI,
- 2) LH,
- 3) MI,
- 4) nepilngadīgais NJ, ko pārstāv likumīgie pārstāvji LH un MI,

prasītāji un apelācijas sūdzības iesniedzēji,

[..]

pret

likvidējamo *Azurair GmbH*, ko pārstāv likvidatore OP,

atbildētāju un atbildētāju apelācijas tiesvedībā,

[..]

[..] **[oriģ. 2. lpp.]**

Persona, kas iestājusies lietā:

alltours flugreisen gmbh, [..]

Diseldorfā,

[..]

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

ņemot vērā 2020. gada 28. februāra tiesas sēdi,

[..]

nolēma:

apturēt tiesvedību;

saskaņā ar LESD 267. pantu uzdot Eiropas Savienības Tiesai šādus jautājumus par Savienības tiesību interpretāciju:

- 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 Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 261/2004 (2004. gada 11. februāris) 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” Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 261/2004 (2004. gada 11. februāris) 2. panta h) punkta, **[oriģ. 3. lpp.]** 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?

4) Vai lidojums ir uzskatāms par atceltu [Eiropas] Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 261/2004 2. panta l) punkta un 5. panta 1. punkta izpratnē, ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs kompleksa ceļojuma ietvaros rezervētu lidojumu pārceļ par vismaz divām stundām un desmit minūtēm agrāk tajā pašā dienā?

5) Vai apkalpojošais gaisa pārvadātājs var samazināt Regulas (EK) Nr. 261/2004 7. panta 1. punktā paredzētās kompensācijas atbilstoši šīs regulas 7. panta 2. punktam, ja lidojuma pārceļšanas uz agrāku laiku laikposms variē šajā tiesību normā minēto laikposmu robežās?

6) Vai pirms ceļojuma sākuma sniegts paziņojums par lidojuma pārceļšanu agrāk ir maršruta maiņas piedāvājums Regulas (EK) Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta a) apakšpunkta un 8. panta 1. punkta b) apakšpunkta izpratnē?

7) Vai Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 261/2004 (2004. gada 11. februāris) 14. panta 2. punktā ir noteikts apkalpojošā gaisa pārvadātāja pienākums paziņot pasažierim precīzu tā uzņēmuma nosaukumu un adresi, kurā tas var pieprasīt atbilstoši attālumam noteikto summu, kā arī informēt par dokumentiem, kuri attiecīgā gadījumā ir jāpievieno tā pieprasījumam?

Pamatojums

I.

Prasītāji prasa atbildētājam izmaksāt kompensācijas, kas par ilgu ielidošanas kavēšanos vai lidojumu atcelšanu paredzētas [Eiropas] Parlamenta un Padomes Regulas (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 ar ko atceļ Regulu (EEK) Nr. 295/91 (turpmāk tekstā – “Pasažieru tiesību regula”), 7. panta 1. punkta b) apakšpunktā. **[oriģ. 4. lpp.]**

2018. gada 15. janvārī 2. prasītāja ceļojumu birojā rezervēja sev un pārējiem prasītājiem kompleksu ceļojumu uz Sidi Turcijā, ko persona, kas iestājusies lietā atbildētājas prasījumu atbalstam (turpmāk tekstā – “persona, kas iestājusies lietā”), piedāvāja kā tūrisma operators. Šis ceļojums ietvēra gaisa pārvadājumu uz Antalju Turcijā un atpakaļ. 2. prasītāja saņēma par “ceļojuma pieteikumu” nosauktu dokumentu [...], kurā bija norādīti atbildētājas lidojumi. Turpceļam bija norādīts lidojums ar numuru ARZ 8711 no Diseldorfas uz Antalju 2018. gada 15. jūlijā ar izlidošanas laiku plkst. 6.00 un ielidošanas laiku plkst. 10.30 (visi laiki norādīti pēc vietēja laika). Atpakaļceļam bija norādīts lidojums ar numuru ARZ 8712 2018. gada 5. augustā no Antaljas uz Diseldorfu ar izlidošanas laiku plkst. 12.00 un ielidošanas laiku plkst. 14.45. “Ceļojuma pieteikumā” apakšā bija sniegts šāds paziņojums: “PAREDZAMIE LIDOJUMU LAIKI – LŪDZU, SAVAS DROŠĪBAS LABAD PĀRBAUDIET LIDOJUMU SAVĀS BIĻETĒS”.

Faktiski prasītāji tika pārvadāti lidojumos ar numuru ARZ 8711 un 8712 attiecīgi 2842 km attālumā no Diseldorfas uz Antalju un atpakaļ, bet turpceļā prasītāji sasniedza galamērķi tikai 2018. gada 16. jūlijā plkst. 1.19. Atpakaļceļa lidojums tika veikts 2018. gada 5. augustā plkst. 5.10. Ne par turpceļa, ne atpakaļceļa lidojumu prasītāji nesaņēma rakstveida paziņojumu saskaņā ar Pasažieru tiesību regulas 14. panta 2. punktu.

Tāpēc prasītāji pamatlietā prasa atbildētājam izmaksāt Pasažieru tiesību regulā paredzētās kompensācijas 400 EUR apmērā katrai personai par turpceļa un atpakaļceļa lidojumu. Viņi uzskata, ka, ņemot vērā informāciju “ceļojuma pieteikumā”, turpceļa lidojums tika veikts ar vairāk nekā trīs stundu ilgu ielidošanas kavēšanos. Atpakaļceļa lidojums esot ticis atcelts, jo pārceļšana uz agrāku laiku esot atcelšana Pasažieru tiesību regulas 5. panta 1. punkta izpratnē. Prasītāju rīcībā esot bijušas apstiprinātas rezervācijas lidojumiem ar paredzēto laiku no plkst. 6.00 līdz plkst. 10.30 (turpceļam) vai attiecīgi no plkst. 12.00 līdz plkst. 14.45 (atpakaļceļam). Prasītāji lūdz arī atbrīvojumu no to pārstāvim maksājamās atlīdzības par kompensāciju pieprasīšanu pirmstiesas procesā, turklāt pārstāvis tika pilnvarots agrāk, nekā prasītāji bija brīdinājuši atbildētāju.

Atbildētāja pirmajā instancē *Amtsgericht Düsseldorf* [Diseldorfas Pirmās instances tiesā] aizstāvējās ar argumentu, ka tā nebija plānojusi lidojumus “ceļojuma pieteikumā” minētajos lidojumu laikos. Tās plānojums esot atbilstīgs informācijai, kas personai, kas iestājusies lietā, sniegta *Anex Tour GmbH* 2018. gada 22. janvāra “ceļojuma apstiprinājumā/rēķinā”. Saskaņā ar šo informāciju turpceļa lidojums 2018. gada 15. jūlijā bija jāveic nākamajā dienā no plkst. 20.05 līdz plkst. 0.40 nākamajā dienā un atpakaļceļa lidojums – 2018. gada

5. augustā no plkst. 8.00 līdz plkst. 10.50. Tādējādi lidojums ARZ 8711 2018. gada 15. augustā netika veikts **[oriģ. 5. lpp.]** ar ielidošanas kavēšanos trīs stundas vai vairāk. Attiecībā uz lidojumu ARZ 8712 atbildētāja uzskata, ka lidojuma pārcelšana uz agrāku laiku nav atcelšana Pasažieru tiesību regulas 2. panta 1) punkta izpratnē. Turklāt tā atsaucas uz tiesībām samazināt kompensāciju saskaņā ar regulas 7. panta 2. punkta b) apakšpunktu, jo prasītāji ielidoja galamērķī Diseldorfā tikai divas stundas un piecdesmit minūtes agrāk, nekā plānots.

Amtsgericht noraidīja šo prasību, norādot, ka prasītāju iesniegtais ceļojumu biroja “ceļojuma pieteikums” nav rezervācijas apstiprinājums Pasažieru tiesību regulas 2. panta g) punkta izpratnē. Jau saskaņā ar nosaukuma formulējumu tas neesot atbildētājas vai ceļojuma rīkotāja sniegts rezervācijas apstiprinājums. Turklāt tajā esot skaidri norādīts, ka lidojumu laiki ir tikai aptuveni. No šā konteksta izrietot, ka šajā dokumentā norādītie lidojumu laiki katrā ziņā vēl nebija pieņemti un reģistrēti. Tātad tajā norādītajiem lidojumu datiem neesot nepieciešamā saistošā spēka.

II.

Attiecībā uz turpceļa lidojumu 2018. gada 15. augustā tas iztur juridisko pārbaudi tikai tad, ja atbildētāju nevar uzskatīt par apkalpojošo gaisa pārvadātāju lidojumam ar paredzēto ielidošanas laiku plkst. 10.30, kas norādīts “ceļojuma apstiprinājumā”, un ja prasītāju rīcībā nebija apstiprinātas rezervācijas šādam lidojumam.

Prasītāji uzskata, ka tas tā ir, un tāpēc ir iesnieguši apelācijas sūdzību par *Amtsgericht Düsseldorf* spriedumu. Turpretim atbildētāja un persona, kas iestājusies lietā, aizstāv pārsūdzēto spriedumu.

Attiecībā uz atpakaļceļa lidojumu ceļojuma pieteikumā norādītajiem lidojumu datiem nav būtiskas nozīmes, jo pašlaik starp lietas dalībniekiem nav strīda par to, ka lidojums ARZ 8712 tika pārcelts agrāk vismaz no plkst. 8.00 uz plkst. 5.10. Tomēr lietas dalībnieki nav vienprātīgi, vai pārcelšana uz agrāku laiku ir atcelšana Pasažieru tiesību regulas 5. panta 1. punkta izpratnē, lasot to kopā ar šīs regulas 2. panta 1) punktu.

III.

Attiecībā uz turpceļa lidojumu un šajā ziņā izvirzītajiem kompensāciju prasījumiem ilgas kavēšanās dēļ prasītāju apelācijas sūdzības iznākums galvenokārt ir atkarīgs no tā, vai ceļojuma rīkotāja sniegtu rezervācijas apstiprinājumu, kurš savukārt nebija balstīts uz identiski formulētu 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 **[oriģ. 6. lpp.]** 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 identisku “seguma rezervāciju” pie attiecīgā gaisa pārvadātāja.

2.

Tomēr saskaņā ar palātas viedokli, lai prasītāji varētu prasīt atbildētājam kompensācijas par turpceļa lidojumu, ir svarīgi, vai tā ar *Anex Tour GmbH* starpniecību ir apsolvījusi personai, kas iestājusies lietā, prasītāju pārvadājumu ar lidojumu ARZ 8711 2018. gada 15. jūlijā ar paredzēto ielidošanas laiku plkst. 10.30, jo tikai tad tā plānoja šādi individualizētu lidojumu veikt arī ceļojuma rīkotāja – personas, kas iestājusies lietā –, kam ir līgumattiecības ar prasītājiem, vārdā (Pasažieru tiesību regulas 2. panta b) punkts) un tāpēc spēj būt šā lidojuma [orig. 7. lpp.] 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 identiska 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 prasītāju 2018. gada 15. janvāra “ceļojuma pieteikums” [...] *a priori* nevarot būt pamats paredzētā ielidošanas laika noteikšanai, 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 [orig. 8. lpp.] pilnvarots starpnieks ir izsniedzis “dokumentu” uz pārvadājumu ar norādītajiem lidojumiem. “Ceļojuma pieteikums” ļauj vienīgi uzskatīt, ka tā mērķis bija dokumentēt pieteikumu personas, kas iestājusies lietā, 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 pieņemumam, 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 tas var celt regresa prasību par individuāliem zaudējumiem, kas tam radušies tādēļ, ka tas ir paļāvies uz kļūdainu informāciju par lidojuma plānojumu. [orig. 9. lpp.]

IV.

Attiecībā uz prasījumiem piešķirt kompensācijas saskaņā ar Pasažieru tiesību regulas 5. panta 1. punktu, lasot to kopā ar regulas 7. panta 1. punkta b) apakšpunktu, par atpakaļceļa lidojumu ir jānoskaidro, vai pārceļšana agrāk par vismaz divām stundām un piecdesmit minūtēm no plkst. 8.00 līdz plkst. 5.10 ir uzskatāma par atcelšanu regulas 2. panta 1) punkta izpratnē.

1.

Saskaņā ar legāļdefinīciju Pasažieru tiesību regulas 2. panta 1) punktā “atcelšana” ir tāda lidojuma neveikšana, kurš ir bijis iepriekš plānots un uz kuru ir rezervēta vismaz viena vieta. Paredzēta lidojuma “neveikšana” ir jānošķir no “kavēšanās”, un tai ir raksturīgs tas, ka tiek atcelts sākotnējais lidojuma plānojums (skat. Tiesas spriedumu, 2009. gada 19. novembris, C-402/07 un C-432/07, *Sturgeon u.c./Condor* un *Böck u.c./Air France*, 33. un nākamie punkti). Līdz šim Tiesa vēl nav precizējusi, vai lidojuma plānojums ir uzskatāms par atceltu arī tad, ja lidojums tiek pārcelts uz divām stundām un piecdesmit minūtēm agrāku laiku.

Atbilstoši *Bundesgerichtshof* judikatūrai [...] lidojuma, ko ieplānojis gaisa pārvadātājs, vairāk nekā tikai maznozīmīga pārceļšana uz agrāku laiku katrā ziņā nozīmē – ar maršruta maiņas piedāvājumu saistītu – lidojuma atcelšanu, kas var pamatot tiesības uz kompensāciju saskaņā ar Pasažieru tiesību regulas 7. panta 1. punktu. *BGH (Bundesgerichtshof)* norāda, ka atcelšanu raksturo tas, ka gaisa pārvadātājs galīgi atceļ sākotnējo lidojuma plānojumu, pat ja pasažieri tiek pārceļti uz citu lidojumu. Tas esot precizēts Eiropas Savienības Tiesas judikatūrā (spriedums, 2009. gada 19. novembris, *Sturgeon/Condor*; papildus spriedums,

2011. gada 13. oktobris, C-83/10, *Sousa Rodriguez/Air France*), kas izveidojusies, lai nošķirtu atcelšanas gadījumu no ilgas kavēšanās gadījuma. Sākotnējais lidojuma plānojums tiek atcelts arī tad, ja lidojums tiek pārcelts par vairākām stundām agrāk.

Tomēr palāta šaubās, vai šāda Savienības tiesību interpretācija, ko veikusi *Bundesgerichtshof*, ir pareiza.

Tas, ka Pasažieru tiesību regulā nekur nav minēta lidojuma pārcelšana uz agrāku laiku un nav attiecīgu noteikumu, arī saskaņā ar palātas viedokli nav būtisks šķērslis 2. panta 1) punkta interpretācijai atbilstoši *Bundesgerichtshof* judikatūrai. Atbilstoši Eiropas Savienības Tiesas judikatūrai atcelšanu principā var konstatēt tad, ja sākotnēji paredzētais un kavētais lidojums tiek pārcelts uz citu lidojumu, proti, kad sākotnējais lidojuma plānojums tiek atcelts un šā lidojuma pasažieri pievienojas kādam citam plānotam lidojumam neatkarīgi no lidojuma, uz kuru **[orig. 10. lpp.]** šie pasažieri bija veikuši rezervāciju, nozīme ir tikai katra šādi pārvadātā pasažiera individuālajai situācijai, proti, tam, ka attiecībā uz konkrēto pasažieri sākotnējais lidojuma plānojums tiek atcelts (Tiesas spriedums *Sousa/Rodriguez*, 30. un 31. punkts). Tomēr Eiropas Savienības Tiesa ir arī precizējusi, ka tikai faktiskā izlidošanas laika kavēšanās salīdzinājumā ar paredzēto izlidošanas laiku nenozīmē atcelšanu; kavētu lidojumu neatkarīgi no kavēšanās ilguma nevar uzskatīt par atceltu, ja izlidošana notiek atbilstoši sākotnējam lidojuma plānojumam (spriedums *Sturgeon/Condor*, 32. un 34. punkts). Līdz ar to palātai nav šaubu, ka lidojuma pārcelšana uz agrāku laiku izmaina sākotnējo lidojuma plānojumu Eiropas Savienības Tiesas judikatūras izpratnē.

Šaubas par Pasažieru tiesību regulas 2. panta 1) punkta pareizu interpretāciju palātai rodas tādēļ, ka ar lidojuma pārcelšanu uz agrāku laiku neapšaubāmi saistītais apkalpojošā gaisa pārvadātāja uzdevums plānot lidojumus – atšķirībā no īslaicīgas atcelšanas bez maršruta maiņas piedāvājuma saskaņā ar regulas 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta iii) punktu vai lielas kavēšanās – neizbēgami neizraisa neērtības, kas parasti ir jākompensē vai jāmazina ar kompensāciju, atbalsta un aprūpes pasākumiem. Pat ja pasažieri nesaņem maršruta maiņas piedāvājumu, kas izriet no pēdējās minētās regulas normas, bet pietiekami agrīnā brīdī ir informēti par pārcelšanu uz agrāku laiku, tiem nerodas nekādas līdzīgas grūtības vai neērtības regulas 12. un 13. apsvēruma izpratnē, jo tie var laikus pielāgoties jaunajam lidojuma plānojumam un tādējādi ierasties lidostā uz jauno izlidošanas laiku. Tātad tiem nav nepieciešams atbalsts un aprūpe laikā, kas ir jāgaida lidostā. Tā kā nav jāgaida, tiem arī nerodas gaidīšanas izraisītas grūtības un neērtības, kas ir materiāli jākompensē. Tomēr tās varētu rasties tad, ja attiecīgie pasažieri netiek iepriekš informēti par izlidošanas pārcelšanu uz agrāku laiku un ierodas lidostā uz reģistrāciju tikai uz sākotnēji paredzēto izlidošanas laiku. Šajā lietā tas tā nav, jo prasītāji tika pārvadāti, izmantojot uz agrāku laiku pārceltu lidojumu. Tāpēc tādos gadījumos kā šajā lietā grūtības un neērtības varētu rasties tādējādi, ka atpakaļceļa lidojuma pārcelšanas uz agrāku laiku dēļ pasažieri vispār bija spiesti mainīt savu

ceļojuma plānu. Tomēr šajā gadījumā tie nezaudēja laiku tādā ziņā, ka tiem būtu bijis jāgaida.

Ja tādos gadījumos kā šajā lietā jau lidojuma pārcelšana uz agrāku laiku izraisītu ar kompensāciju atlīdzināmus zaudējumus, rodas jautājums par nepieciešamo apmēru, lai pamatotu kompensāciju saskaņā ar Pasažieru tiesību regulas 7. panta 1. punktu. Saskaņā ar palātas viedokli **[oriģ. 11. lpp.]** arī grūtības un neērtības, kas parasti ir saistītas ar lidojuma pārcelšanu par vairākām stundām agrāk, nav salīdzināmas ar grūtībām, ko rada lidojuma atcelšana, savlaicīgi nebrīdinot, vai ilga kavēšanās.

2.

Tiesas judikatūrā nav precizēts arī jautājums, vai tad, ja lidojuma pārcelšana uz agrāku laiku var būt atcelšana Pasažieru tiesību regulas 2. panta 1) punkta izpratnē, apkalpojošais gaisa pārvadātājs var izmantot tiesības samazināt kompensāciju atbilstoši regulas 7. panta 2. punktam, ja faktiskā ielidošanas laika pārcelšana salīdzinājumā ar paredzēto ielidošanas laiku variē regulas 7. panta 2. punktā minēto laikposmu robežās. Jau tāpēc palātai ir šaubas par šīs tiesību normas piemērošanu gadījumam ar pārcelšanu uz agrāku laiku, jo – kaut arī tajā ir paredzēts paziņojums par maršruta maiņu, ciktāl ar to vispār ir saistīta atcelšana – tomēr tajā nav ietverts piedāvājums saskaņā ar Pasažieru tiesību regulas 8. pantu, kā tas ir prasīts regulas 7. panta 2. punktā. Saskaņā ar regulas 8. pantu pasažieriem ir iespēja izvēlēties, un saskaņā ar regulas 20. apsvērumu tie ir pilnībā jāinformē par viņu tiesībām. Tas nozīmē, ka gaisa pārvadātājs, kas atceļ lidojumu, sniedz pasažieriem izvēles iespējas, ievērojot regulas 8. panta 1. punkta a), b) un c) apakšpunkta nosacījumus (Tiesas spriedums, 2019. gada 29. jūlijs, C-354/18, *Rusu/Blue Air*, 53. punkts, par iekāpšanas atteikuma gadījumu). Kā tālāk (iepriekš minētais spriedums, 54. punkts) norāda Eiropas Savienības Tiesa, no tā izriet, ka šādā piedāvājumā pasažieriem ir jāsniedz informācija, kas tiem ļauj izdarīt efektīvu izvēli vai nu atcelt savu lidojumu un saņemt biļetes cenas atmaksu, vai arī turpināt savu ceļojumu līdz galamērķim, izmantojot pielīdzināmus pārvadājumu nosacījumus, pēc iespējas agrāk vai arī vēlākā datumā. Šīs prasības attiecībā uz maršruta maiņas piedāvājumu nav izpildītas, ja gaisa pārvadātājs vienīgi informē pasažieri par to, ka tā lidojums ir pārcelts uz agrāku laiku.

3.

Pielīdzināmi pārvadājumu nosacījumi saskaņā ar Pasažieru tiesību regulas 8. panta 1. punkta b) un c) apakšpunktu ir saistīti ar sākotnēji rezervēto lidojumu un tādējādi ar gaisa pārvadājuma līgumu. Nav arī precizēts, vai par divām stundām un 50 minūtēm agrāk pārcelts lidojums šajā izpratnē ir pielīdzināms un ir pēc iespējas agrākais pārvadājums un tādējādi ar paziņojumu par pārcelšanu uz agrāku laiku atbildētājs gaisa pārvadātājs izpilda savus pienākumus, kas tam noteikti šajā tiesību normā. **[oriģ. 12. lpp.]**

V.

Attiecībā uz prasītāju lūgumu par atbrīvojumu no to pārstāvim maksājamās atlīdzības, palātai nolēmums ir jāpieņem atkarībā no tā, kādam ir jābūt tā paziņojuma saturam, kas saskaņā ar Pasažieru tiesību regulas 14. panta 2. punktu ir jāizsniedz pasažierim.

[..] [*omissis*: saskaņā ar valsts tiesībām nav tiesību uz atbrīvojumu nokavējuma dēļ]

Ārpus nokavējuma iestāšanās advokāta izdevumi, kas radušies par kompensāciju saskaņā ar Pasažieru tiesību regulas 7. panta 1. punktu pirmreizējo pieprasīšanu, [..], saskaņā ar palātas viedokli automātiski nav jāatlīdzina jau tad, ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs nav izpildījis savu pienākumu, kas paredzēts Pasažieru tiesību regulas 14. panta 2. punktā. Šajā lietā ir jāuzskata, ka ir notikusi šāda neizpilde.

Ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs neizpilda savu pienākumu izsniegt pasažierim rakstveida paziņojumu, advokāta palīdzības izmantošana, lai pieprasītu kompensācijas ārpustiesas ceļā, nav balstīta uz šo neizpildi. Tas tādēļ, ka saskaņā ar Pasažieru tiesību regulas 14. panta 2. punkta otro teikumu apkalpojošam gaisa pārvadātājam nav jādara nekas vairāk kā vien jāizsniedz rakstveida paziņojums, kurā ir izklāstīti noteikumi par kompensāciju un atbalstu saskaņā ar šo regulu; palātas skatījumā tas pats izriet no regulas 20. apsvēruma. It īpaši tas nozīmē, ka gaisa pārvadātājam nav pienākuma kādu no piemērojamām regulas normām piemērot konkrētajiem faktiem. Tādēļ pasažieri ir jāinformē nevis par “viņu” tiesībām, bet vispārīgi par “noteikumiem”. Tomēr palāta atzīst, ka *BGH* [..] ir norādījusi, ka informācijai, kas ir jāizsniedz pasažierim saskaņā ar regulas 14. panta 2. punktu, būtu jāļauj viņam efektīvi un bez advokāta palīdzības pieteikt savas tiesības apkalpojošam gaisa pārvadātājam, [**orig. 13. lpp.**] proti, pasažierim pietiekami skaidri ir jāpaziņo precīzs tā uzņēmuma nosaukums un adrese, kurā tas var pieprasīt atbilstoši attālumam noteikto summu, kā arī dokumenti, kuri attiecīgā gadījumā ir jāpievieno tā pieprasījumam. Informēšanas pienākuma jēga un mērķis esot ļaut pasažieriem pašiem pieprasīt kompensāciju no apkalpojošā gaisa pārvadātāja, kā tas izriet no regulas 20. apsvēruma.

Palāta nepiekrīt šim viedoklim, jo regulas apsvērumā, ko šajā saistībā ir minējusi *BGH*, nav runas par to, ka pasažieriem nav jāizmanto iespēja saņemt juridisko palīdzību. Turklāt palāta uzskata, ka likumdevējs ir ievērojis regulas 20. apsvēruma prasības un ka tās ir mudinājušas formulēt regulas 14. panta 2. punktu tā, kāds tas ir, tādējādi tas tieši ir vēlējis noteikt gaisa pārvadātāja pienākumu izskaidrot pasažierim nevis tiesības, kādas tam ir konkrētajā situācijā, bet gan tikai no šīs tiesību normas formulējuma izrietošās tiesības. Arī regulas versijās citās valodās, ne tikai vācu valodas versijā, bet arī, piemēram, franču vai angļu, regulas 14. panta 2. punktā runa ir tikai par pienākumu izsniegt pasažierim rakstveida paziņojumu par noteikumiem (“une notice écrite reprenant les regles d'indemnisation et d'assistance conformément aux dispositions du present règlement” vai attiecīgi “a written notice setting out the rules for compensation and assistance in line with this Regulation”), tādējādi arī no tām neizriet norāde,

ka apkalpojošā gaisa pārvadātāja pienākums ir plašāks nekā tikai vispārīga informēšana par šiem noteikumiem.

Tāpēc palāta arī nepiekrīt [...] *BGH* uzskatam, ka tad, ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs neizpilda Pasažieru tiesību regulas 14. panta 2. punktā noteikto informēšanas pienākumu, ir jāatlīdzina advokāta atlīdzība, ko radījis pārstāvja pilnvarojums kompensāciju pirmreizējai pieprasīšanai ārpustiesas ceļā. Turklāt arī, ņemot vērā citus apsvērumus, prasītāji nevar pieprasīt atbrīvojumu no viņu pārstāvim maksājamās atlīdzības, kas radusies par pirmstiesas procesu. Līdz ar to uzdotais jautājums ir būtisks arī, lemjot par prasītāju apelācijas sūdzību, jo – ja atbildētāja, vispārīgi informējot par tiesībām saistībā ar lidojuma atcelšanu vai kavēšanos, pietiekamā apjomā būtu izpildījusi savus pienākumus, kas izriet no regulas 14. panta 2. punkta – prasītāji nevarētu prasīt atlīdzināt pirmstiesas procesā radušos advokāta izdevumus. Turpretim tie būtu atlīdzināmi, ja atbildētājai būtu bijis jāinformē **[oriģ. 14. lpp.]** par konkrētajām tiesībām, kādas ir prasītājiem saistībā ar radušos traucējumu.

Bundesgerichtshof judikatūra liek palātai šaubīties, vai Savienības tiesības tiek piemērotas pareizi, tāpēc saskaņā ar LESD 267. panta trešo daļu tā vēlas lūgt Eiropas Savienības Tiesai interpretēt Pasažieru tiesību regulas 14. panta 2. punktu.

VI.

[..]

VII.

[..]