

Anonimizētā versija

Tulkojums

C-616/23 – 1

Lieta C-616/23

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu

Iesniegšanas datums:

2023. gada 6. oktobris

Iesniedzējtiesa:

Landgericht Düsseldorf (Vācija)

Datums, kurā pieņemts iesniedzējtiesas nolēmums:

2023. gada 4. septembris

Prasītāji un apelācijas sūdzības iesniedzēji:

TA

ET

VB

CI

Atbildētāja un atbildētāja apelācijas tiesvedībā:

British Airways plc

[..] *Landgericht Düsseldorf* [Diseldorfas apgabaltiesas]

lēmums

lietā

1. TA (kungs), [..] Kotbusa [*Cottbus*],
2. ET (kundze), [..] Kotbusa,
3. VB (siev. dz. bērns), [..] Kotbusa,

4. CI (siev. dz. bērns), [...] Kotbusa,

prasītāji un apelācijas sūdzības iesniedzēji,

[..]

pret

British Airways PLC, [...], Harmondsworta [*Harmondsworth*], [...] Apvienotā Karaliste,

atbildētāja un atbildētāja apelācijas tiesvedībā,

[..]

Landgericht Düsseldorf 22. civillietu palāta

2023. gada 4. septembrī

[..] **nolēma:**

Apturēt tiesvedību.

Pamatojoties uz LESD 267. panta pirmās daļas b) punktu un trešo daļu, uzdot Eiropas Savienības Tiesai šādus jautājumus par Savienības tiesību normu interpretāciju:

1)

Vai Aviopasažieru tiesību regulas 5. panta 1. punkta c) apakšpunkts un 7. panta 1. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka aviopasažierim ir tiesības uz kompensāciju sakarā ar galamērķa sasniegšanu pēc ilgas kavēšanās, ja lidojuma ar pārsēšanos gadījumā viņš nokavē otro savienoto lidojumu, lai gan pirmais savienotais lidojums tika veikts laikus, un galamērķa sasniegšanas nokavējuma iemesls ir tas, ka faktiskais pārsēšanās laiks lidostā – no lidmašīnas durvju atvēršanas līdz iekāpšanas [otro lidojumu veicošajā lidmašīnā] beigām nebija pietiekams, lai laikus ierastos uz otro savienoto lidojumu, ņemot vērā attālumu starp ielidošanas sektoru un izlidošanas sektoru, kā arī pasu kontroli un drošības kontroli?

2)

Ja atbilde uz pirmo prejudiciālo jautājumu būtu apstiprinoša: vai gadījumos, kad ir strīds par to, vai savienotais lidojums ir nokavēts aviopasažiera vainas dēļ (jo viņš, piemēram, ir vilcinājies), pierādīšanas pienākums ir apkalpojošajam gaisa pārvadātājam, vai tomēr aviopasažierim ir jāizstāvas pret pārmetumiem par viņa vainojamību? Kāda loma šajā kontekstā ir tā dēvētā *Minimum Connection Time (MCT)* [pārsēšanās laika minimuma] – starp pirmo un otro savienoto lidojumu – ievērošanai?

3)

Vai Aviopasažieru tiesību regulas 8. panta 1. punkta b) apakšpunkts ir jāinterpretē tādējādi, ka pasažierim, kura lidojumam – saprātīgi spriežot – ir sagaidāma ielidošana galamērķī ar vismaz triju stundu nokavējumu, tāpat kā atceltu lidojumu pasažieriem papildus Aviopasažieru tiesību regulas 6. panta 1. punkta formulējumam ir tiesības uz maršruta maiņu, izmantojot pārvadājumu pielīdzināmos apstākļos uz galamērķi pēc iespējas agrāk, un ka šo pienākumu neizpildes gadījumā apkalpojošajam gaisa pārvadātājam ir jāatlīdzina aviopasažierim līdz ar maršruta maiņu viņam radušās izmaksas?

P a m a t o j u m s:

I.

Katram no prasītājiem bija apstiprināta rezervācija lidojumam no Dubaijas caur Londonu uz Diseldorfu (reisa numuri: BA 106 un BA 936), kas atbildētāja bija ieplānots veikt 2019. gada 15. septembrī. Pirmajā savienotajā lidojumā reisā BA 106 no Dubaijas uz Londonu bija ieplānots nolaisties plkst. 6.15 pēc vietējā laika. Pirmajā savienotajā lidojumā izlidošana notika laikus, un ielidošana Londonā notika plkst. 6.17 pēc vietējā laika, tātad ar divu minūšu nokavējumu. Lidmašīnas durvis tika atvērtas plkst. 6.19 pēc vietējā laika. Prasītājiem sēdvietas bija 28. rindā. Lidmašīnā atradās 210 pasažieri. Otrā savienotajā lidojumā reisā BA 936 no Londonas uz Diseldorfu izlidošana bija ieplānota plkst. 7.25 pēc vietējā laika. Iekāpšana lidmašīnā uz otro savienoto lidojumu sākās plkst. 6.45 pēc vietējā laika un beidzās plkst. 7.05 pēc vietējā laika, tātad 20 minūtes pirms paredzētā izlidošanas laika. Izlidošana otrajā savienotajā lidojumā faktiski notika plkst. 7.26 pēc vietējā laika, tātad ar vienas minūtes nokavējumu. Tādējādi starp lidmašīnas durvju atvēršanu plkst. 6.19 pēc vietējā laika un iekāpšanas beigām plkst. 7.05 pēc vietējā laika pagāja 46 minūtes. Gan pirmais savienotais lidojums, gan otrais savienotais lidojums tika apkalpoti 5. terminālī. Londonas Hitrovas lidostā *Minimum Connection Time* lidojumiem, kuru ielidošanas un izlidošanas terminālis ir viens un tas pats, ir 60 minūtes.

Prasītāji nokavēja otro savienoto lidojumu, un starp lietas dalībniekiem ir strīds par tā iemesliem. Tādēļ viņi pārnakšņoja Londonā un savu galamērķi sasniedza tikai nākamajā dienā ar pašu rezervētu aviosabiedrības *easyjet* lidojumu.

[..][prasītāju argumentācija, kas tālāk detalizēti izklāstīt atkārtoti]

1., 3. un 4. prasītājs – 2. prasītāja savu prasību pirmajā instancē atsauc – katrs prasa kompensāciju 600 EUR apmērā. Viņi prasa arī atlīdzināt viesnīcas izmaksas 265,00 EUR apmērā, transfēra – no lidostas uz viesnīcu un atpakaļ – izmaksas 115,63 EUR apmērā, ēdināšanas izmaksas 9,50 EUR apmērā un aizstājošā lidojuma rezervācijas izmaksas 871,90 EUR apmērā, tātad kopumā vēl 1262,03 EUR.

Atbildētāja iebilst pret prasītāju prasījumiem. [...] [atbildētājas argumentācija, kas tālāk detalizēti izklāstīta atkārtoti]

Ar 2023. gada 27. martā pasludināto spriedumu [...] pirmās instances tiesa šo prasību noraidīja [...].

Par šo pirmās instances tiesas spriedumu 1.3. un 4. prasītājs [...] iesniedza apelācijas sūdzību.

Apelācijas instances tiesvedībā prasītāji lūdz piespriest [...] atbildētājai samaksāt katram no viņiem 600,00 EUR, kā arī procentus, [...] un pirmajam prasītājam papildus vēl 1262,03 EUR, kā arī procentus [...].

Atbildētāja piekrīt pirmās instances tiesas spriedumam.

II.

Tiesvedības iznākums ir izšķiroši atkarīgs no atbildēm uz rezolutīvajā daļā izklāstītajiem jautājumiem.

Konkrēti:

1.

Vispirms, prasītājiem varētu būt tiesības uz Aviopasažieru tiesību regulas 5. panta 1. punkta c) apakšpunktā un 7. panta 1. punkta pirmā teikuma c) apakšpunktā paredzēto kompensāciju sakarā ar ilgu kavēšanos – katram 600,00 EUR apmērā.

a)

Saskaņā ar Eiropas Savienības Tiesas judikatūru, pēc analogijas piemērojot Aviopasažieru tiesību regulas 5. panta 1. punkta c) apakšpunktu un 7. panta 1. punktu, aviopasažieriem ir tiesības uz kompensāciju, ja viņi savu galamērķi sasniedz ar vismaz stundu nokavējumu (skat. Tiesas spriedumus, 2009. gada 19. novembris, C-402/07, *Sturgeon/Condor* [...] un 2012. gada 23. oktobris, C-581/10, *Nelson/Lufthansa* [...]). Ja šis galamērķis – kā šajā gadījumā – tiek sasniegts nevis ar tiešu lidojumu, bet gan ar savienotiem reisiem (skat. Aviopasažieru tiesību regulas 2. panta h) punktu), apkalpojošā gaisa pārvadātāja pienākums maksāt kompensāciju sakarā ar ilgu kavēšanos nav nosacīts ar to, ka izlidošana ir aizkavējusies tādā apmērā, kā paredzēts Aviopasažieru tiesību regulas 6. pantā; drīzāk ir jāņem vērā tikai tas, vai pēdējā lidojuma galamērķis tika sasniegts ar vismaz trīs stundu nokavējumu – salīdzinājumā ar paredzēto ielidošanas laiku (skat. Tiesas spriedumu, 2013. gada 26. februāris, lieta C-11/11, *Air France/Folkerts* [...]).

Pēc lidojumu plāna prasītāji savu galamērķi Diseldorfu būtu sasnieguši ar otro savienoto lidojumu reisā BA 936 2019. gada 15. septembrī plkst. 09.45 pēc vietējā laika. Pirmais savienotais lidojums reisā BA 106 aizkavējās tikai par divām

minūtēm, un tomēr prasītāji nokavēja savu otro savienoto lidojumu reisā BA 936. [..]Tiesa saistībā ar tiesībām uz kompensāciju sakarā ilgu kavēšanos gan ņem vērā tikai to, vai galamērķa sasniegšana ir aizkavējusies par vismaz trim stundām, kas šajā gadījumā neapšaubāmi tā ir. Tomēr nolēmums lietā *Folkerts* tika pieņemts attiecībā uz situāciju, kurā pirmais savienotais lidojums [..] aizkavējās par divarpus stundām, un tādēļ nav strīda par to, ka attiecīgie pasažieri šā pirmā savienotā lidojuma kavēšanās dēļ nokavēja savu otro savienoto lidojumu (skat. Tiesas spriedumu, 2013. gada 26. februāris, lieta C-11/11, *Air France/Folkerts* [..]). Taču šajā gadījumā pirmais savienotais lidojums aizkavējās tikai minimāli – divas minūtes, kas acīmredzami nebija (vienīgais) otrā savienotā lidojuma nokavēšanas iemesls.

Prasītāji apgalvo, ka pārsēšanās laiks nebija pietiekams, lai nokļūtu uz otro savienoto lidojumu. Viņi neesot kavējušies, bet gan raiti devušies uz izlidošanas sektoru. Atbildētājas darbinieki, kas zināja par īso pārsēšanās laiku, vēl esot mēģinājuši nogādāt prasītājus no lidmašīnas tieši uz reģistrāciju otram savienotajam lidojumam, izmantojot saīsinātu ceļu. Tomēr tas neesot beidzies sekmīgi. Papildu drošības kontroles dēļ viņi vairs neesot paguvuši uz otro savienoto lidojumu. Atbildētāja iebilst un apgalvo, ka par otrā savienotā lidojuma nokavējumu ir vainojami paši prasītāji. 60 minūtes ilga *Minimum Connection Time (MCT)* esot ticis ievērots. Tā apgalvo, ka divi citi pasažieri, kuriem arī bija rezervētas vietas savienotajā lidojumā uz Diseldorfu un kuri lidmašīnā, kas ielidoja no Dubaijas, bija sēdējuši desmit rindas tālāk (38. rindā) par prasītājiem (28. rindā), esot paguvuši uz otro savienoto lidojumu. Tātad prasītāji acīmredzot neesot pietiekami steigušies.

b)

Līdz ar to rodas jautājums, vai pasažieriem tiesības uz Aviopasažieru tiesību regulas 7. panta 1. punktā paredzēto kompensāciju ir arī tad, ja, lai gan pirmais lidojums maršrutā, kas sastāv no vairākiem atsevišķiem lidojumiem, tiek veikts laikus, pasažieri tomēr nokavē otro savienoto lidojumu un apgalvo, ka konkrētajā gadījumā pārsēšanās laiks nav bijis pietiekams, lai laikus ierastos uz otro savienoto lidojumu, un tādēļ viņiem nācās piedzīvot galamērķa sasniegšanu ar aizkavēšanos, kas pārsniedz trīs stundas.

Vācijas *Bundesgerichtshof* [Federālā augstākā tiesa] lietā, kurā pasažierim, kuram nepieciešams ratiņkrēsls un kurš nokavēja savu savienoto lidojumu, jo pretēji Aviopasažieru tiesību regulas 11. panta 1. punktam viņam netika nodrošināta prioritāra pārsēšanās, ir atzinusi tiesības saņemt kompensāciju sakarā ar galamērķa sasniegšanu ar ilgu kavēšanos (skat. *BGH* [Federālās augstākās tiesas] spriedumu, 2023. gada 20. jūnijs, X ZR 84/22, NJW 2023, 2487. lpp.). Šajā ziņā *Bundesgerichtshof* ir norādījusi, ka saskaņā ar Eiropas Savienības Tiesas judikatūru tiesībām uz kompensāciju sakarā ar ilgu kavēšanos ir tikai viens priekšnosacījums – galamērķa sasniegšana ar vismaz trīs stundu nokavējumu. Tiesībām uz kompensāciju sakarā ar ilgu kavēšanos gan esot arī priekšnosacījums, ka apkalpojošais gaisa pārvadātājs šādu nokavējumu ir izraisījis ar neatbilstīgu

rīcību. Tomēr šādos gadījumos tiesības uz kompensāciju ir apsveramas ne tikai tad, ja otrs savienotais lidojums ir nokavēts pirmā savienotā lidojuma kavēšanās dēļ (kā lietā *Folkerts*), bet arī citos gadījumos, kuros aviosabiedrība ir vainojama par nokavējuma izraisīšanu (*BGH*, turpat, 20. un 21. punkts).

Saskaņā ar, šķiet, dominējošo nostāju Vācijas judikatūrā un doktrīnā ir pietiekami, ja aviopasažierim ielidošana faktiski aizkavējas par vismaz trim stundām. Kavēšanās iemesli pasažierim nav jāpaskaidro. Jautājums par to, vai par kavēšanos ir atbildīga aviosabiedrība, ir jāpārbauda tikai saistībā ar Aviopasažieru tiesību regulas 5. panta 3. punktā paredzēto atbrīvošanu no pārmēģuma par vainojamību. Apkalpojošajam gaisa pārvadātājam ir jāpaskaidro un jāpierāda, ka tas nav atbildīgs par radušos nokavējumu un ka tāpat tas par to nav vainojams. Arī gadījumā, kad otrs savienotais lidojums tiek nokavēts (apgalvotās) paša aviopasažiera vainojamības dēļ, ir konstatējami ārkārtēji apstākļi Aviopasažieru tiesību regulas 5. panta 3. punkta izpratnē, jo arī šajā ziņā tas ir notikums, kas neietilpst parastajā pārvadājumu darbībā un ko gaisa pārvadātājs nevar ietekmēt. Tādēļ, ja ceļojumā, kas sastāv no pirmā un otrā savienotā lidojuma, galamērķa sasniegšana ar kavēšanos ir notikusi tādēļ, ka, neraugoties uz pietiekamu pārsēšanās laiku, pasažieris nepagūst ierasties uz otru savienoto lidojumu, piemēram, tāpēc, ka viņš kavējas, neraugoties uz pietiekamu informāciju, apmaldās vai, neraugoties uz pietiekamām norādēm, neievēro iekāpšanas laikus, arī ir konstatējami ārkārtēji apstākļi, kas gaisa pārvadātāju atbrīvo no atbildības (skat. *AG Hannover* [Hanoveres pirmās instances tiesas] spriedumus, 2020. gada 9. oktobris, 409 C 503/20, *BeckRS* 2020, 44160 17. un nākamie punkti, un 2017. gada 14. marts, 523 C 12833/16, *NJW-RR* 2017, 951. lpp., 952. un 953. lpp., 7. un nākamie punkti; *AG Köln* [Kēlnes pirmās instances tiesas] spriedums, 2016. gada 24. oktobris, 142 C 482/15, *BeckRS* 2016, 1099; [..]).

Tāpat saskaņā ar abiem viedokļiem tiesības uz kompensāciju sakarā ar ilgu kavēšanos ir apsveramas arī tad, ja – atšķirībā no lietas *Folkerts*, C-11/11 – pirmais savienotais lidojums tiek veikts laikus, tomēr otro savienoto lidojumu aviopasažieris nokavē tādu iemeslu dēļ, par kuriem vainojams ir gaisa pārvadātājs, un savu galamērķi viņš sasniedz tikai ar vismaz trīs stundu nokavējumu.

Par labu šeit pārstāvētajai nostājai varētu liecināt arī tas, ka saskaņā ar Eiropas Savienības Tiesas nolēmumu lietā *Eglītis u. c./Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija*, C-294/10, apkalpojošajam gaisa pārvadātājam, plānojot lidojumus, ir jāņem vērā pietiekama laika rezerve (skat. spriedumu, 2011. gada 12. maijs, *Eglītis u. c./Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija*, C-294/10 [..]). Tas varētu liecināt par labu tam, ka apkalpojošajam gaisa pārvadātājam ir arī jānodrošina, ka laika rezerve starp pirmo savienoto lidojumu un otro savienoto lidojumu, uz kuriem ir vienota rezervācija, atbilstoši konkrētajiem apstākļiem pārsēšanās lidostā tiek aprēķināta tā, lai aviopasažieri varētu ērti nokļūt uz otro savienoto lidojumu, ņemot vērā laiku, kas parasti nepieciešams izkāpšanai no lidmašīnas, aiziešanai no ielidošanas sektora līdz izlidošanas sektoram, kā arī drošības kontrolei un pasu kontrolei.

[2].

Turklāt nav skaidrs, kam saistībā ar tiesībām uz kompensāciju ir pienākums sniegt paskaidrojumus un pierādījumus par otrā savienotā lidojuma nokavēšanu uz aviosabiedrību attiecināmas vainojamas rīcības dēļ un kāda loma šajā kontekstā ir tā dēvētajam *Minimal Connection Time (MCT)* starp pirmo savienoto lidojumu un otro savienoto lidojumu.

MCT ir lidostu norādīts minimālais laikposms, kas ir nepieciešams, lai vienā maršrutā sekmīgi pārsēstos no viena savienotā lidojuma uz otru. Tomēr attiecīgais lidostas operators šos laikus nosaka un definē pats. Konkurences apsvērumu dēļ lidostas operators šos laikus parasti aprēķina kā pārāk īsus. Proti, datorizētajās rezervēšanas sistēmās kā apvienoti tiek piedāvāti vienīgi tādi reisi, attiecībā uz kuriem ir ievērots *MCT*. Turklāt datorizētajās rezervēšanas sistēmās lidojumu maršruti tiek norādīti secībā pēc ilguma kopsummas, un tāpēc pasažierim, kas izvēlas konkrētu maršrutu, vispirms tiek parādīti laika ziņā īsākie maršruti. Tomēr faktiski pieejamais pārsēšanās laiks parasti ir ievērojami īsāks. Proti, ar *MCT* apzīmē laikposmu no *on block* (ierašanās ielidošanas platformā) līdz *off block* (izlidošanas platformas atstāšanu), savukārt faktiskais pārsēšanās laiks būtībā ir laiks no pirmā savienotā lidojuma lidmašīnas atstāšanas (durvju atvēršanas) līdz laikam, kad beidzas iekāpšana [otrā savienotā lidojuma lidmašīnā]. Parasti pasažieris nevar ietekmēt nedz to, kad sākas pasažieru izlaišana un viņš var atstāt lidmašīnu, nedz to, vai pirmais savienotais lidojums noslēdzas ielidošanas platformā, no kuras viņš uz lidostu tiek pārvadāts ar autobusu, vai tomēr tieši pie ielidošanas sektora [ar gaisa tiltu]. Tāpat aviopasažieris nevar ietekmēt to, kad beidzas iekāpšana otrā savienoto lidojuma lidmašīnā un tiek slēgts izlidošanas sektors. Visbeidzot, pārsēšanās vajadzībām faktiski pieejamais laiks ir aprēķināms tā, lai ikviens pasažieris, saprātīgi ņemot vērā viņa iespējas, varētu ierasties uz savu otro savienoto lidojumu. Tas nozīmē, ka šis laiks ir jāaprēķina tā, lai arī ģimenes ar maziem bērniem, personas ar pārvietošanās ierobežojumiem un arī vecāka gadagājuma aviopasažieri ar attiecīgo rokasbagāžu spētu veikt attālumu no ielidošanas sektora un otrā savienotā lidojuma izlidošanas sektora. Šajā ziņā ir jāņem vērā arī laiks, kas nepieciešams, lai noorientētos, kā arī laiks pasu kontrolei un drošības kontrolei. Tātad laiks, kas faktiski ir pieejams pārsēšanās vajadzībām, parasti neatbilst *MCT*, kas it kā esot pietiekams, lai veiktu pārsēšanos.

Palāta uzskata, ka izklāstīto iemeslu dēļ *MCT* ievērošana starp pirmā savienotā lidojuma lidmašīnas ielidošanu un otrā savienotā lidojuma lidmašīnas izlidošanu nedod iespēju – pēc standartizētas izvērtēšanas – izdarīt standartizētu secinājumu (par pirmšķietamiem pierādījumiem), ka otrā savienotā lidojuma nokavēšana būtu notikusi paša pasažiera vainojamas rīcības dēļ.

Palātas nostāja ir tāda, ka līdz ar to aviopasažierim ir tikai pienākums norādīt un pierādīt, ka viņam ir nācies sasniegt galamērķi ar vismaz trīs stundu nokavējumu. Turpretī aviosabiedrībai ir jānorāda un jāpierāda, ka par otrā savienotā lidojuma nokavēšanu vainojams ir pats pasažieris, jo parastā situācijā, ņemot vērā ar kājām veicamo attālumu, laiku pārvadājumiem ar autobusu, kā arī pasu kontrolei un

drošības kontrolei lidostā, pasažierim būtu bijis iespējams ierasties uz otro savienoto lidojumu.

To, ar kādiem priekšnosacījumiem pasažierim ir tiesības uz kompensāciju gadījumā, kad viņš nokavē savu otro savienoto lidojumu un galamērķi sasniedz ar ilgu nokavējumu, lai gan pirmā savienotā lidojuma lidmašīna nolaidās laikus vai tikai ar ļoti nelielu nokavējumu, un kad ir ievērots *Minimum Connection Time (MCT)* starp abiem lidojumiem, Savienības tiesas līdz šim, ciktāl zināms, nav izskaidrojušas. Tādēļ bija nepieciešams šo jautājumu uzdot Tiesai prejudiciāla nolēmuma pieņemšanai.

[3].

Turklāt pirmais prasītājs, pamatojoties uz Aviopasažieru tiesību regulas 8. panta 1. punkta b) apakšpunktu un 9. panta 1. punktu, izvirza prasījumu atlīdzināt viņam viesnīcas izmaksas 265,00 EUR apmērā, transfēra (no lidostas uz viesnīcu un atpakaļ) izmaksas 115,63 EUR apmērā, ēdināšanas izmaksas 9,50 EUR apmērā un aizvietojošā lidojuma izmaksas 871,90 EUR apmērā, tātad kopumā 1262,03 EUR.

a)

Saskaņā ar Eiropas Savienības Tiesas judikatūru, ja aviosabiedrība neizpilda Aviopasažieru tiesību regulas 8. un 9. pantā noteiktos pienākumus un ja aviopasažieris patstāvīgi un par saviem līdzekļiem veic lidojuma aizstāšanu, tad var, tieši pamatojoties uz šīm tiesību normām, atzīt, ka viņam ir tiesības prasīt atlīdzinājumu par attiecīgajām izmaksām. Pasažierim nav nepieciešams iepriekš atsaukties uz šīm tiesību normām. Tomēr šajā ziņā viņš var saņemt tikai tādu summu atmaksu, kuras, ņemot vērā konkrētā gadījuma apstākļus, ir bijušas nepieciešamas, samērīgas un iespējamās, lai kompensētu pārvadātāja pieļautos šim pasažierim nodrošināmās maršruta maiņas vai aprūpes trūkumus, bet tas ir jāizvērtē valsts tiesai (skat. Tiesas spriedumus, 2011. gada 13. oktobris, C-83/10, *Aurora Sousa Rodriguez/Air France* [..]; 2013. gada 31. janvāris, C-12/11, *McDonagh/Ryanair* [..]; 2021. gada 22. aprīlis, C-826/19, *WZ/Austrian Airlines*, [..] 69. un 70. punkts).

b)

Saskaņā ar Aviopasažieru tiesību regulas 6. panta 1. punkta c) apakšpunkta i) punktu pasažierim saistībā ar lidojumiem, kuri pārsniedz 3500 km attālumu un attiecībā uz kuriem var saprātīgi sagaidīt izlidošanas aizkavēšanos par vismaz četrām stundām, ir tiesības uz ēdināšanu atbilstoši Aviopasažieru tiesību regulas 9. panta 1. punkta a) apakšpunktam. Saskaņā ar Aviopasažieru tiesību regulas 6. panta 1. punkta c) apakšpunkta ii) punktu pasažierim ir arī tiesības uz izmitināšanu viesnīcā, ieskaitot transfēru, atbilstoši Aviopasažieru tiesību regulas 9. panta 1. punkta b) un c) apakšpunktam, ja ir saprātīgi sagaidāms, ka izlidošanas laiks būs tikai nākamajā dienā pēc iepriekš paredzētā izlidošanas laika. Ja lidojums faktiski ir aizkavējies par vismaz piecām stundām, tad saskaņā ar Aviopasažieru tiesību regulas 6. panta 1. punkta c) apakšpunkta iii) punktu

8

aviopasažieris var izvēlēties arī saņemt biļetes cenas atlīdzinājumu atbilstoši Aviopasažieru tiesību regulas 8. panta 1. punkta a) apakšpunktam. Tā kā šajā gadījumā aizkavētais pārvadājums bija paredzēts tikai nākamajā dienā, pirmajam prasītājam varētu būt tiesības uz ēdināšanas, transfēra un viesnīcas izmaksu atlīdzināšanu. Turpretī tiesības uz pēc iespējas drīzu maršruta maiņu Aviopasažieru tiesību regulas 8. panta 1. punkta b) apakšpunkta izpratnē (izlidošanas) kavēšanās gadījumā Aviopasažieru tiesību regulas 6. pantā vispār nav paredzētas.

Palāta uzskata, ka kopš sprieduma lietā *Sturgeon* šis tiesiskais stāvoklis ir pretrunā vienlīdzīgas attieksmes principam. Iepriekš minētajā spriedumā Tiesa ir atzinusi, ka pasažieriem, kurus skārusi ilga ielidošanas kavēšanās, ir tiesības uz kompensāciju, jo pēc analogijas ir piemērojams Aviopasažieru tiesību regulas 5. panta 1. punkta c) apakšpunkts un 7. panta 1. punkts. Sprieduma pamatojumā tā ir norādījusi, ka situācija, kurā tiek atcelts lidojums, visos aspektos ir līdzīga situācijai, kad ielidošana notiek ar vismaz trīs stundas ilgu kavēšanos, un šajā kontekstā ir uzsvērusi vienlīdzīgas attieksmes principu (Tiesas spriedums, 2009. gada 19. novembris, C-402/07 u.c., *Sturgeon u.c./Condor Flugdienst u.c.*, [...] 60. punkts). Palāta uzskata, ka, lai ievērotu vienlīdzīgas attieksmes principu, attieksmei pret pasažieriem, kuriem lidojums ilgi kavējas, ir jābūt vienlīdzīgai ne tikai attiecībā uz Aviopasažieru tiesību regulas 7. panta 1. punktā paredzēto kompensāciju, bet arī attiecībā uz aprūpes un atbalsta pakalpojumiem atbilstoši Aviopasažieru tiesību regulas 8. un 9. pantam. Tas tādēļ, ka to pasažieru situācija, kuru lidojums ir atcelts, visos aspektos ir līdzīga to pasažieru situācijai, kuru lidojumam, saprātīgi spriežot, ir sagaidāma aizkavēšanās par vismaz trim stundām. Proti, abām pasažieru grupām rodas līdzīgas neērtības.

Par labu tam liecina arī tas, ka Tiesa spriedumā *LE/Transportes Aereos Portugueses SA*, C-74/19 attiecībā uz gadījumu par galamērķa sasniegšanu ar ilgu nokavējumu saistībā ar iespējamiem pasākumiem atbilstoši Aviopasažieru tiesību regulas 5. panta 3. punktam citastarp no Aviopasažieru tiesību regulas 8. panta 1. punkta normas ir izsecinājusi “prasību nodrošināt, ka pasažieriem, kuru lidojums ir ticis atcelts vai tas ir ilgi kavējies, pēc iespējas ātrāk tiek nodrošināta ceļojuma maršruta saprātīga un apmierinoša maiņa” (skat. Tiesas spriedumu, 2020. gada 11. jūnijs, C-74/19 *LE/Transportes Aereos Portugueses SA*, [...] 58. punkts). Tas liecina par labu tam, ka Tiesa, iespējams, ir vēlējusies atzīt, ka arī pasažieriem, kurus skārusi sagaidāma ilga ielidošanas aizkavēšanās, ir tiesības uz maršruta maiņu Aviopasažieru tiesību regulas 8. panta 1. punkta b) apakšpunkta izpratnē.

c)

Pēc tam, kad prasītāji bija nokavējuši otro savienoto lidojumu, atbildētāja viņiem nepiedāvāja aizstājošu lidojumu; agrākais iespējamais reiss, kurā bija iespējams rezervēt vietas, bija tikai reiss nākamajā dienā, un saprātīgi un bez šaubām bija sagaidāms, ka prasītāji savu galamērķi sasniegs ar vairāk nekā trīs stundas ilgu kavēšanos. Šādos gadījumos, kad ir sagaidāma ielidošana ar ilgu kavēšanos, būtu

jāparedz tāds apkalpojošā gaisa pārvadātāja, pienākums, kas pārsniegtu Aviopasažieru tiesību regulas 6. pantā noteikto, proti, pēc analogijas būtu jāpiemēro 5. panta 1. punkta a) apakšpunkts un 8. panta 1. punkta b) apakšpunkts un jāpiedāvā prasītājiem pēc iespējas drīzāka un apmierinoša maršruta maiņa, bet šā pienākuma neizpildes gadījumā jāatlīdzina ar maršruta maiņu saistītās izmaksas.

Arī šo jautājumu, ciktāl zināms, Savienības tiesas līdz šim vēl nav (galīgi) precizējušas, tāpēc bija nepieciešams to uzdot Tiesai kā prejudiciālu jautājumu.

[..]

DARBBA VERSIJA