



Judikatūras krājums

TIESAS SPRIEDUMS (trešā palāta)

2018. gada 4. jūlijā*

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – Pārvadājumi – Regula (EK) Nr. 261/2004 – 2. panta b) punkts – Piemērošanas joma – Jēdziens “apkalpojošais gaisa pārvadātājs” – Nomas kopā ar apkalpi līgums (“wet lease”)

Lieta C-532/17

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko *Landgericht Hamburg* (Hamburgas apgabaltiesa, Vācija) iesniedza ar lēmumu, kas pieņemts 2017. gada 29. jūnijā un kas Tiesā reģistrēts 2017. gada 11. septembrī, tiesvedībā

Wolfgang Wirth,

Theodor Mülder,

Ruth Mülder,

Gisela Wirth

pret

Thomson Airways Ltd.

TIESA (trešā palāta)

šādā sastāvā: palātas priekšsēdētājs L. Bejs Larsens [*L. Bay Larsen*], tiesneši J. Malenovskis [*J. Malenovský*] (referents), M. Safjans [*M. Safjan*], D. Švābi [*D. Šváby*] un M. Vilars [*M. Vilaras*],

ģenerāladvokāts: H. Saugmandsgors Ēe [*H. Saugmandsgaard Øe*],

sekretārs: A. Kalots Eskobars [*A. Calot Escobar*],

ņemot vērā rakstveida procesu,

ņemot vērā apsvērumus, ko sniedza:

- *W. Wirth* un *T. Mülder*, kā arī *R. Mülder* un *G. Wirth* vārdā – *E. Stamer, Rechtsanwalt*,
- *Thomson Airways Ltd* vārdā – *P. Kauffmann, Rechtsanwalt*,
- Vācijas valdības vārdā – *T. Henze, M. Hellmann* un *J. Techert*, pārstāvji,

* Tiesvedības valoda – vācu.

- Polijas valdības vārdā – *B. Majczyna*, pārstāvis,
- Eiropas Komisijas vārdā – *G. Braun* un *K. Simonsson*, pārstāvji,

ņemot vērā pēc ģenerāladvokāta uzklaušanās pieņemto lēmumu izskatīt lietu bez ģenerāladvokāta secinājumiem,

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

- 1 Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir par to, kā interpretēt 2. panta b) punktu Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (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 2004, L 46, 1. lpp.).
- 2 Šis lūgums ir iesniegts saistībā ar tiesvedību starp *Wolfgang Wirth, Theodor Mülder, Ruth Mülder* un *Gisela Wirth*, no vienas puses, un *Thomson Airways Ltd*, no otras puses, par to, vai pēdējai minētajai bija pienākums izmaksāt kompensāciju šiem četriem pasažieriem par ielidošanas kavēšanos ilgāk par trim stundām.

Atbilstošās tiesību normas

Regula Nr. 261/2004

- 3 Regulas Nr. 261/2004 preambulas 1. un 7. apsvērumā ir noteikts:
 - “1) [Savienības] rīcībai gaisa satiksmes nozarē cita starpā ir jābūt vērīgai uz to, lai nodrošinātu augsta līmeņa pasažieru aizsardzību. Turklāt ir jāņem vērā vispārējās patērētāju aizsardzības prasības.
 - [..]
 - 7) 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.”
- 4 Šīs regulas 2. panta “Definīcijas” b) punktā ir noteikts, ka šīs regulas izpratnē ““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”.
- 5 Šīs pašas regulas 3. panta “Darbības joma” 5. punktā ir paredzēts:

“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.”

Regula (EK) Nr. 2111/2005

- 6 Atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 2111/2005 (2005. gada 14. decembris) par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi un gaisa transporta pasažieru informēšanu par apkalpojošā gaisa pārvadātāja identitāti un par Direktīvas 2004/36/EK 9. panta atcelšanu (OV 2005, L 344, 15. lpp.) preambulas 1. un 13. apsvērumam:

“1) [Savienības] rīcībai gaisa transporta jomā vajadzētu būt vērstai galvenokārt uz to, lai nodrošinātu augstu drošības līmeni un aizsargātu pasažierus pret drošības riskiem. Turklāt būtu jāņem vērā vispārējās patērētāju aizsardzības prasības.

[..]

- 13) Padomes Regula (EEK) Nr. 2299/89 (1989. gada 24. jūlijs) par rīcības kodeksu attiecībā uz datorizētām rezervēšanas sistēmām (DRS) [(OV 1989, L 220, 1. lpp.), kas grozīta ar Padomes 1999. gada 8. februāra Regulu (EK) Nr. 323/1999 (OV 1999, L 40, 1. lpp.)], patērētājiem, kas rezervē lidojumu ar datorizētas rezervēšanas sistēmas palīdzību, nodrošina tiesības tikt informētiem apkalpojošo gaisa pārvadātāju. Tomēr pat attiecībā uz nozīmētu gaisa transportu pastāv tāda pieņemtā prakse kā, piemēram, gaisa kuģa iznomāšana kopā ar tā apkalpes komandu citam gaisa pārvadātājam, kodu koplietošana ārpus DRS, gadījumos, kad gaisa pārvadātājs, kas pārdevis lidojumu savā vārdā, patiesībā lidojumu nenodrošina, un pašreiz pasažieriem nav juridisku tiesību saņemt informāciju par to, kāds gaisa pārvadātājs konkrēti sniegs pakalpojumu.”
- 7 Regulas Nr. 2111/2005 11. panta “Informācija par apkalpojošā gaisa pārvadātāja identitāti” 1. punktā ir paredzēts:

“Veicot rezervāciju, neatkarīgi no rezervēšanas veida gaisa pārvadājuma līgumslēdzējs informē pasažieri par apkalpojošā gaisa pārvadātāja identitāti.”

Pamatlieta un prejudiciālais jautājums

- 8 Atbilstoši lidmašīnas kopā ar apkalpi nomas līgumam (“wet lease”) *TUIFly GmbH* no *Thomson Airways* nofraktēja lidmašīnu un apkalpi uz nenoteiktu skaitu reisu. Šajā līgumā bija paredzēts, ka *TUIFly* ir atbildīga par “ground handling including passenger handling, passenger welfare at all times, cargo handling, security in respect of passengers and baggage, arranging on board Services etc.” (“pakalpojumiem uz zemes, tostarp pasažieru apkalpošanu, pasažieru labklājību visu laiku, kravas apkalpošanu, pasažieru un bagāžas drošību, pakalpojumiem salonā u.c.”). Šo lidojumu veikšanai *TUIFly* pieprasīja laika nišas, pārdeva lidojumus un ieguva visas nepieciešamās atļaujas.
- 9 Prasītājiem pamatlietā bija apstiprināta rezervācija lidojumam no Hamburgas (Vācija) uz Kankūnu (Meksika) ar lidojuma numuru, kura kodā bija identificēta *TUIFly*. Šajā apstiprinājumā bija norādīts, ka minētās rezervācijas ir izdevusi *TUIFly*, taču lidojumu “izpildīs” *Thomson Airways*.
- 10 Tā kā minētais lidojums ievērojami kavējās, tomēr precīzu kavēšanās laiku iesniedzējtiesa nav norādījusi, prasītāji pamatlietā lūdza *Thomson Airways* izmaksāt kompensāciju, kuru tie uzskatīja par sev pienākošos atbilstoši Regulas Nr. 261/2004 5. un 7. pantam, kā tos interpretējusi Tiesa.
- 11 *Thomson Airways* atteicās izmaksāt šo kompensāciju, norādot, ka tā nav apkalpojošais gaisa pārvadātājs šīs regulas 2. panta b) punkta izpratnē un tādēļ tai, attiecīgajā gadījumā pamatojoties uz minēto regulu, neesot jāmaksā kompensācija pasažieriem lidojuma kavēšanās trīs stundas vai ilgāk dēļ.

- 12 Tādēļ prasītāji pamatlietā vērsās *Amtsgericht Hamburg* (Hamburgas pirmās instances tiesa, Vācija), kura to prasījumus apmierināja. Šī tiesa nosprieda, ka *Thomson Airways* arī ir uzskatāma par apkalpojošo gaisa pārvadātāju, jo atbilstoši Regulas Nr. 261/2004 preambulas 7. apsvērumam nav nozīmes noteikt, vai apkalpojošais gaisa pārvadātājs veic lidojumu ar tā īpašumā esošu lidaparātu vai ar lidaparātu, kas ir iznomāts bez apkalpes (“dry lease”) vai iznomāts kopā ar apkalpi (“wet lease”). Līdz ar to apkalpojošais gaisa pārvadātājs ir gan tas, kurš izmanto ar vai bez apkalpes nofraktēto lidmašīnu, lai veiktu lidojumu, gan tas, kurš, būdams lidaparāta īpašnieks un apkalpes darba devējs, konkrēti izpilda šo lidojumu.
- 13 Turklāt šī tiesa arī norādīja, ka prasītājiem pamatlietā izsniegtajā rezervācijas apstiprinājumā kā apkalpojošais gaisa pārvadātājs bija skaidri norādīta atbildētāja pamatlietā. Turklāt, lai sasniegtu Regulas Nr. 261/2004 izvirzīto mērķi aizsargāt patērētājus, patērētājam ir jāspēj uzticēties rezervācijas apstiprinājumā ietvertajai informācijai.
- 14 *Thomson Airways* par *Amtsgericht Hamburga* (Hamburgas pirmās instances tiesa) spriedumu iesniedza apelācijas sūdzību iesniedzējtiesā *Landgericht Hamburg* (Hamburgas apgabaltiesa, Vācija), norādot, ka, tā kā tikai tas gaisa pārvadātājs, kurš uzņemas operatīvo atbildību par lidojuma veikšanu, var izpildīt Regulā Nr. 261/2004 noteiktos pienākumus, jo tas ir lidostās un tam ir informācija par pasažieriem, par apkalpojošo gaisa pārvadātāju minētās regulas izpratnē ir jāuzskata tieši tas. Tā kā pamatlietā par lidojuma veikšanu operatīvo atbildību uzņēmās *TUIFly*, prasījumi par kompensāciju bija vērsti tikai pret šo pārvadātāju.
- 15 Šādos apstākļos *Landgericht Hamburg* (Hamburgas apgabaltiesa) nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādu prejudiciālu jautājumu:

“Vai “apkalpojošā gaisa pārvadātāja” jēdziens [Regulā Nr. 261/2004] ir jāinterpretē tādējādi, ka gaisa pārvadātājs, kurš kādam citam gaisa pārvadātājam uz līgumā noteiktu lidojumu skaitu iznomā gaisa kuģi kopā ar tā apkalpes komandu (“wet lease”), bet neuzņemas galveno [operatīvo] atbildību par attiecīgo pārvadājumu īstenošanu, un pasažiera rezervācijas apstiprinājumā ir norādīts: “lidojumu veic” tieši šis gaisa pārvadātājs, ir jāuzskata par apkalpojošo gaisa pārvadātāju minētās regulas izpratnē?”

Par prejudiciālo jautājumu

- 16 Ar savu jautājumu iesniedzējtiesa būtībā jautā, vai jēdziens “apkalpojošais gaisa pārvadātājs” Regulas Nr. 261/2004, īpaši tās 2. panta b) punkta, izpratnē ir jāinterpretē tādējādi, ka tas ietver gadījumu, kad gaisa pārvadātājs kā pamatlietā citam gaisa pārvadātājam iznomā lidaparātu kopā ar apkalpi atbilstoši lidmašīnas kopā ar apkalpi nomas līgumam (“wet lease”), taču neuzņemas operatīvo atbildību par šiem lidojumiem, tostarp, kad pasažieriem izsniegtajā lidojuma rezervācijas apstiprinājumā ir norādīts, ka lidojumu veic pirmais minētais gaisa pārvadātājs.
- 17 Šajā ziņā ir jānorāda, ka saskaņā ar Regulas Nr. 261/2004 2. panta b) punktu par “apkalpojošo gaisa pārvadātāju” ir uzskatāms tas “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”.
- 18 Tātad šajā definīcijā ir ietverti divi kumulatīvi nosacījumi, atbilstoši kuriem gaisa pārvadātāju var uzskatīt par “apkalpojošo gaisa pārvadātāju”, no kuriem viens ir par attiecīgā lidojuma veikšanu un otrs – par līguma, kas noslēgts ar patērētāju, pastāvēšanu.
- 19 Pirmajā nosacījumā kā centrālais elements ir izvirzīts “lidojuma” jēdziens. Tiesa jau ir nospriedusi, ka šis jēdziens ir izprotams kā “gaisa transporta ietvaros veikta darbība, kas savā veidā ir šī transporta “daļa”, kuru veic gaisa pārvadātājs, kas nosaka savu maršrutu” (spriedumi, 2008. gada 10. jūlijs,

Emirates Airlines, C-173/07, EU:C:2008:400, 40. punkts, 2011. gada 13. oktobris, *Sousa Rodríguez u.c.*, C-83/10, EU:C:2011:652, 27. punkts, un 2016. gada 22. jūnijs, *Mennens*, C-255/15, EU:C:2016:472, 20. punkts).

- 20 No tā izriet, ka par apkalpojošo gaisa pārvadātāju ir jāuzskata tas pārvadātājs, kurš savas pasažieru pārvadāšanas darbības ietvaros pieņem lēmumu veikt konkrētu lidojumu, tostarp nosakot tā maršrutu, un tādējādi ieinteresētajām personām sniegt gaisa pārvadājuma piedāvājumu. Lai pieņemtu šādu lēmumu, ir nepieciešams, ka gaisa pārvadātājs uzņemas atbildību par šī lidojuma veikšanu, tostarp arī iespējamā tā atcelšanas vai būtiskas kavēšanās gadījumā.
- 21 Šajā gadījumā ir skaidrs, ka *Thomson Airways* ir tikai iznomājusi lidaparātu un apkalpi, kuri izpildīja attiecīgo lidojumu, taču lēmumus par maršruta noteikšanu un šī lidojuma izpildi pieņēma *TUIFly*.
- 22 Šādos apstākļos, tā kā nav nepieciešams pārbaudīt, vai ir izpildīts otrs Regulas Nr. 261/2004 2. panta b) punktā ietvertais kumulatīvais nosacījums, ir jākonstatē, ka tāds gaisa pārvadātājs kā pamatlietā *Thomson Airways*, kurš iznomā lidaparātu un apkalpi citam gaisa pārvadātājam, katrā ziņā nav kvalificējams par “apkalpojošo gaisa pārvadātāju” Regulas Nr. 261/2004, īpaši tās 2. panta b) punkta, izpratnē.
- 23 Šāda risinājuma pareizību apliecina mērķis nodrošināt augsta līmeņa pasažieru aizsardzību, kas pausts Regulas Nr. 261/2004 preambulas 1. apsvērumā, jo atbilstoši tai ir iespējams nodrošināt, ka pārvadātajiem pasažieriem tiek izmaksāta kompensācija vai sniegts atbalsts, bez nepieciešamības izmantot pasākumus, ko gaisa pārvadātājs, kas izlēmis izpildīt attiecīgo lidojumu, veicis sadarbībā ar citu gaisa pārvadātāju, lai nodrošinātu tā izpildi.
- 24 Turklāt šis risinājums atbilst arī minētās regulas preambulas 7. apsvērumā ietvertajam principam, atbilstoši kuram, lai nodrošinātu tās efektīvu piemērošanu, no tās izrietošās saistības ir jāpilda apkalpojošajam gaisa pārvadātājam 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 (“wet lease”).
- 25 Iesniedzējtiesa gan vēl precīzē, ka prasītājiem pamatlietā izsniegtajā rezervācijas apstiprinājumā ir minēts, ka pamatlietā aplūkojamo lidojumu “izpilda” gaisa pārvadātājs, kurš iznomā lidaparātu un apkalpi. Taču, lai gan šī norāde varētu būt noderīga Regulas Nr. 2111/2005 piemērošanas nolūkā, tā tomēr neietekmē “apkalpojošā gaisa pārvadātāja” noteikšanu Regulas Nr. 261/2004 izpratnē, jo no Regulas Nr. 2111/2005 preambulas 1. apsvēruma skaidri izriet, ka tās mērķis atšķiras no Regulas Nr. 261/2004 mērķa.
- 26 Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, uz uzdoto jautājumu ir jāatbild, ka jēdziens “apkalpojošais gaisa pārvadātājs” Regulas Nr. 261/2004, īpaši tās 2. panta b) punkta, izpratnē ir jāinterpretē tādējādi, ka tas neietver gadījumu, kad gaisa pārvadātājs kā pamatlietā citam gaisa pārvadātājam iznomā lidaparātu kopā ar apkalpi atbilstoši lidmašīnas kopā ar apkalpi nomas līgumam (“wet lease”), taču neuzņemas operatīvo atbildību par šiem lidojumiem, tostarp, kad pasažieriem izsniegtajā lidojuma rezervācijas apstiprinājumā ir norādīts, ka lidojumu izpilda pirmais minētais gaisa pārvadātājs.

Par tiesāšanās izdevumiem

- 27 Attiecībā uz pamatlietas pusēm šī tiesvedība ir stadija procesā, kuru izskata iesniedzējtiesa, un tā lemj par tiesāšanās izdevumiem. Izdevumi, kas radušies, iesniedzot apsvērumus Tiesai, un kas nav minēto pušu izdevumi, nav atlīdzināmi.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (trešā palāta) nospriež:

Jēdziens “apkalpojošais gaisa pārvadātājs” 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, īpaši tās 2. panta b) punkta, izpratnē ir jāinterpretē tādējādi, ka tas neietver gadījumu, kad gaisa pārvadātājs kā pamatlietā citam gaisa pārvadātājam iznomā lidaparātu kopā ar apkalpi atbilstoši lidmašīnas kopā ar apkalpi nomas līgumam (“wet lease”), taču neuzņemas operatīvo atbildību par šiem lidojumiem, tostarp, kad pasažieriem izsniegtajā lidojuma rezervācijas apstiprinājumā ir norādīts, ka lidojumu izpilda pirmais minētais gaisa pārvadātājs.

[Paraksti]