



Judikatūras krājums

TIESAS SPRIEDUMS (trešā palāta)

2024. gada 29. februārī*

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – Gaisa pārvadājumi – Regula (EK) Nr. 261/2004 – 5. panta 1. un 3. punkts – 7. panta 1. punkts – Kompensācija aviopasažieriem lidojuma atcelšanas gadījumā – Tiesību uz kompensāciju būtība un pamatojums – Pasažieru prasījumu pret gaisa pārvadātāju nodošana komercsabiedrībai – Līguma noteikums, kas šādu nodošanu aizliedz – 15. pants – Atkāpju nepieņemamība

Lietā C-11/23

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko *Juzgado de lo Mercantil n.º 1 de Palma de Mallorca* (Palmas de Maljorkas Komerclietu tiesa Nr. 1, Spānija) iesniegusi ar 2022. gada 31. oktobra lēmumu un kas Tiesā reģistrēts 2023. gada 12. janvārī, tiesvedībā

Eventmedia Soluciones SL

pret

Air Europa Líneas Aéreas SAU,

TIESA (trešā palāta)

šādā sastāvā: palātas priekšsēdētāja K. Jirimēe [*K. Jürimäe*] (referente), Tiesas priekšsēdētājs K. Lēnartss [*K. Lenaerts*], kas pilda trešās palātas tiesneša pienākumus, tiesneši N. Pisarra [*N. Piçarra*], N. Jēskinens [*N. Jääskinen*] un M. Gavalecs [*M. Gavalec*],

ģenerālvokāts: M. Špunars [*M. Szpunar*],

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

ņemot vērā rakstveida procesu,

ņemot vērā apsvērumus, ko snieguši:

- *Eventmedia Soluciones SL* vārdā – *R. M. Jiménez Varela, procuradora*, un *A. M. Martínez Cuadros, abogada*,
- *Air Europa Líneas Aéreas SAU* vārdā – *N. De Dorremochea Guiot, procurador*, un *E. Olea Ballesteros, abogado*,

* Tiesvedības valoda – spāņu.

- Spānijas valdības vārdā – *L. Aguilera Ruiz*, pārstāvis,
- Lietuvas valdības vārdā – *S. Grigonis* un *V. Kazlauskaitė-Švenčionienė*, pārstāvji,
- Eiropas Komisijas vārdā – *J. L. Buendía Sierra*, *N. Ruiz García* un *G. Wilms*, pārstāvji,

ņemot vērā pēc ģenerālvokāta uzklaušīšanas pieņemto lēmumu izskatīt lietu bez ģenerālvokāta secinājumiem,

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

- 1 Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir par to, kā interpretēt 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 2004, L 46, 1. lpp.), 5. panta 1. punkta c) apakšpunktu un 3. punktu, 7. panta 1. punktu un 15. pantu, kā arī Padomes Direktīvas 93/13/EEK (1993. gada 5. aprīlis) par negodīgiem noteikumiem patērētāju līgumos (OV 1993, L 95, 29. lpp.) 6. panta 1. punktu un 7. panta 1. punktu.
- 2 Šis lūgums ir iesniegts saistībā ar tiesvedību starp *Eventmedia Soluciones SL* (turpmāk tekstā – “*Eventmedia*”), sabiedrība, kam nodoti sešu aviopasažieru prasījumi, un *Air Europa Líneas Aéreas SAU* (turpmāk tekstā – “*Air Europa*”) par kompensāciju par lidojuma atcelšanu.

Savienības tiesības

Regula (EK) Nr. 44/2001

- 3 Padomes Regulas (EK) Nr. 44/2001 (2000. gada 22. decembris) par jurisdikciju un spriedumu atzišanu un izpildi civillietās un komercietās (OV 2001, L 12, 1. lpp.) 5. panta 1. punkta a) apakšpunktā bija paredzēts:

“Personu, kuras domicils ir kādā dalībvalstī, citā dalībvalstī var iesūdzēt:

- 1) a) lietās, kas attiecas uz līgumiem, attiecīgās saistības izpildes vietas tiesā [..].”

Regula Nr. 261/2004

- 4 Regulas Nr. 261/2004 1., 7. un 20. apsvērumi ir formulēti šādi:

“(1) Kopienas rīcībai gaisa satiksmes nozarē cita starpā ir jābūt vērstai 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.

[..]

(20) Pasažieriem jābūt pilnīgi informētiem par savām tiesībām iekāpšanas atteikuma un lidojumu atcelšanas vai ilgas aizkavēšanās gadījumā, lai viņi varētu šīs tiesības efektīvi izmantot.”

5 Šīs regulas 1. panta 1. punkta b) apakšpunkts ir formulēts šādi:

“Šī regula saskaņā ar tajā precizētajiem nosacījumiem paredz pasažieru tiesību minimumu gadījumos, kad:

[..]

b) lidojums ir atcelts [..].”

6 Minētās regulas 2. panta b) punktā “apkalpojošais gaisa pārvadātājs” ir definēts kā “gaisa pārvadātājs, kas veic vai plāno veikt lidojumu saskaņā ar līgumu ar pasažieri vai citas tādas juridiskas vai fiziskas personas vārdā, kurai ir līgums minēto pasažieri”.

7 Šīs pašas regulas 3. panta “Darbības joma” 5. punktā ir noteikts:

“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.”

8 Saskaņā ar Regulas Nr. 261/2004 5. pantu “Atcelšana”:

“1. Ja atceļ lidojumu, attiecīgajiem pasažieriem:

[..]

c) ir tiesības saskaņā ar 7. pantu no apkalpojošā gaisa pārvadātāja saņemt kompensāciju, ja vien:

[..]

3. Apkalpojošajam gaisa pārvadātājam nav jāmaksā kompensācija saskaņā ar 7. pantu, ja tas var pierādīt, ka lidojuma atcelšanu ir izraisījuši ārkārtēji apstākļi, no kuriem nevarētu izvairīties pat tad, ja tiktu veikti visi iespējamie pasākumi.

[..]”

- 9 Šīs pašas regulas 7. panta “Tiesības saņemt kompensāciju” 1. punkta pirmajā daļā ir paredzēts:
“Ja ir izdarīta atsauce uz šo pantu, pasažieri saņem kompensāciju šādā apmērā:
- a) EUR 250 par visiem lidojumiem 1 500 kilometru vai mazākā attālumā;
 - b) EUR 400 par visiem lidojumiem Kopienas iekšienē vairāk nekā 1500 kilometru attālumā un par visiem citiem lidojumiem 1500 līdz 3500 kilometru attālumā;
 - c) EUR 600 par visiem lidojumiem, uz ko neattiecas a) vai b) apakšpunkts.”
- 10 Minētās regulas 15. pantā “Atteikšanās no saistību izpildes izslēgšana [Atkāpes nepieņemamība]” ir noteikts:
- “1. Šajā regulā noteiktās saistības attiecībā uz pasažieriem nedrīkst ierobežot vai atcelt, jo īpaši paredzot atkāpi vai ierobežojošu noteikumu pārvadājumu līgumā.
2. Ja tomēr šāda atkāpe vai ierobežojoša norma attiecībā uz pasažieri tiek piemērota vai ja pasažieris nav pareizi informēts par savām tiesībām un tādēļ ir piekritis saņemt kompensāciju, kas ir mazāka par šajā regulā paredzēto, pasažierim ir tiesības sākt attiecīgu procesu kompetentā tiesā vai iestādē, lai saņemtu papildu kompensāciju.”

Direktīva 93/13

- 11 Saskaņā ar Direktīvas 93/13 6. panta 1. punktu:
- “Dalībvalstis nosaka, ka negodīgi noteikumi, kas izmantoti pārdevēja vai piegādātāja ar patērētāju noslēgtā līgumā, atbilstoši savas valsts tiesību aktiem nav saistoši patērētājam un ka līgums ar tādiem pašiem noteikumiem turpina pusēm būt saistošs, ja tas var pastāvēt bez negodīgajiem noteikumiem.”
- 12 Šīs direktīvas 7. panta 1. punktā ir noteikts:
- “Dalībvalstis nodrošina, ka patērētāju un konkurentu interesēs pastāv adekvāti un efektīvi līdzekļi, lai novērstu negodīgu noteikumu ilgstošu izmantošanu pārdevēju vai piegādātāju ar patērētājiem noslēgtos līgumos.”

Pamatlieta un prejudiciālie jautājumi

- 13 Seši aviopasažieri, kurus skāra 2022. gada 24. martā paredzētā lidojuma no *Santa Cruz* (Bolīvija) lidostas *Viru Viru* uz Madridi (Spānija) atcelšana, sabiedrībai *Eventmedia* nodeva savas prasījuma tiesības par kompensācijas saņemšanu attiecībā pret komercsabiedrību *Air Europa*.
- 14 Vēlāk *Eventmedia* vērsās *Juzgado de lo Mercantil n.º 1 de Palma de Mallorca* (Palmas de Maljorkas Komerclietu tiesa Nr. 1, Spānija), kas ir iesniedzējtiesa, ar tiesvedību pret *Air Europa*, lai, pamatojoties uz Regulu Nr. 261/2004, saņemtu 600 EUR kompensāciju katram pasažierim.
- 15 Minētajā tiesā *Air Europa* apstrīd *Eventmedia locus standi*. Tā uzskata, ka prasījuma cesija nebija juridiski spēkā, jo tā bijusi pretrunā aizliegumam nodot pasažiera tiesības atbilstoši pārvadājuma līguma vispārējo noteikumu 15.1. klauzulai (turpmāk tekstā – “strīdīgā klauzula”). Atbilstoši šai

- klauzulai “*Air Europa* un jebkura pārvadātāja atbildību saskaņā ar 1. pantu nosaka saskaņā ar pārvadātāja, kurš izsniedz biļeti, pārvadāšanas noteikumiem, ja vien nav noteikts citādi. Pasaziērim piešķirtās tiesības ir personiskas, un to nodošana nav atļauta”.
- 16 Iesniedzējtiesa skaidro, ka saskaņā ar Spānijas tiesībām aviopasažieris tiesā var atsaukties uz Regulā Nr. 261/2004 paredzētajām tiesībām uz kompensāciju, vērstoties pret apkalpojošo gaisa pārvadātāju tā sauktajā “vienkāršotajā” procedūrā, un tam nav vajadzīga advokāta pārstāvība. Praksē aviopasažieri reti izmanto šo iespēju tās aizstāvības dēļ, kuru izmanto lielākā daļa gaisa pārvadātāju, un procesuālo noteikumu sarežģītības dēļ. Turklāt aviopasažieris var piešķirt pārstāvības pilnvaras tiesā prokuratoram, lai tas stātos tiesas priekšā viņa vārdā un rīkotos viņa labā.
 - 17 Visbeidzot – saskaņā ar Spānijas tiesībām aviopasažieris varētu nodot prasījuma tiesības pret gaisa pārvadātāju tostarp tādām tiesību subjektam, kurš specializējies prasību celšanā atbilstoši Regulai Nr. 261/2004. Šādā gadījumā šis tiesību subjekts procesā rīkosies savā vārdā un savā labā, aizstāvot savas kā cesionāra prasījuma tiesības.
 - 18 Iesniedzējtiesa gan norāda, ka attiecīgajā klauzulā šī aviopasažieru iespēja nodot savas tiesības ir ierobežota. Tādēļ tā jautā par šādas klauzulas saderīgumu ar Savienības tiesībām.
 - 19 Vispirms minētā tiesa uzskata par nepieciešamu noteikt, vai pārvadājuma līguma vispārējos noteikumos ietvertā klauzula, ar kuru ir aizliegta aviopasažiera tiesību nodošana, ir Regulas Nr. 261/2004 15. pantā paredzēto pienākumu pret aviopasažieriem ierobežojums. Ja tas tā būtu, attiecīgā klauzula nebūtu spēkā *ipso jure*, jo tā būtu pretrunā imperatīvai vai aizliedzošai normai Spānijas tiesību izpratnē.
 - 20 Turpinājumā minētā tiesa uzskata, ka Spānijas tiesu atšķirīgo pieeju kontekstā ir būtiski noteikt Regulas Nr. 261/2004 5. pantā un 7. panta 1. punktā paredzēto tiesību uz kompensāciju būtību. Šajā ziņā 2018. gada 7. marta spriedums *flightright* u.c. (C-274/16, C-447/16 un C-448/16, EU:C:2018:160, 63. punkts), kā arī 2020. gada 26. marta spriedums *Primera Air Scandinavia* (C-215/18, EU:C:2020:235, 49. punkts) varētu norādīt, ka runa ir par līgumiska rakstura tiesībām. Savukārt apstākļi, ka Regulas Nr. 261/2004 5. pants, lasot to šīs regulas 7. apsvēruma un 2. panta b) punkta gaismā, uzliek atbildību apkalpojošajam gaisa pārvadātājam pat tad, ja tam nav līguma ar aviopasažieri, liek domāt, ka aviopasažierim tiesības uz kompensāciju izriet tieši no minētās regulas.
 - 21 Pakārtoti – gadījumam, ja Regulas Nr. 261/2004 15. pantam nebūtu pretrunā klauzula, ar ko aizliegts nodot aviopasažiera tiesības, vai ja šajā regulā paredzētajām tiesībām uz zaudējumu atlīdzību būtu līgumisks pamats, iesniedzējtiesa visbeidzot jautā par Direktīvas 93/13 interpretāciju. Šajā ziņā tā jautā, vai un – attiecīgajā gadījumā – ar kādiem nosacījumiem tā strīdā starp diviem tirgotājiem var pēc savas ierosmes konstatēt, ka starp vienu no šiem tirgotājiem un patērētāju, kurš nodevis savas tiesības otram tirgotājam, noslēgtajā līgumā ietvertā klauzula ir negodīgs noteikums.

22 Šādos apstākļos *Juzgado de lo Mercantil n.º 1 de Palma de Mallorca* (Palmas de Maljorkas Komerclietu tiesa Nr. 1) nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:

“1) Vai tādas klauzulas kā [strīdīgā klauzula] iekļaušana gaisa pārvadājuma līgumā var tikt uzskatīta par nepieņemamu atkāpi [Regulas Nr. 261/2004] 15. panta izpratnē, jo tā ierobežo pārvadātāja pienākumus, samazinot pasažieru iespēju panākt, ka viņu tiesības uz kompensāciju par lidojuma atcelšanu tiek apmierinātas ar prasījuma cesiju?

2) Vai [Regulas Nr. 261/2004] 7. panta 1. punkts kopsakarā ar 5. panta 1. punkta c) apakšpunktu un 5. panta 3. punktu, ir jāinterpretē tādējādi, ka kompensācijas izmaksa par lidojuma atcelšanu, ko veic apkalpojošais pārvadātājs, ir pienākums, kurš noteikts ar šo regulu neatkarīgi no tā, vai pastāv pārvadājuma līgums ar pasažieri un gaisa pārvadātāja vaina līgumsaistību neizpildē?

[..]

3) [Pakārtoti, gadījumā, ja tiktu atzīts, ka attiecīgā klauzula nav nepieņemama atkāpe [Regulas Nr. 261/2004] 15. panta izpratnē, vai ja tiktu atzīts, ka tiesības uz kompensāciju ir līgumiskas,] vai [Direktīvas 93/13] 6. panta 1. punkts un 7. panta 1. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka valsts tiesai, kura izskata prasību par [Regulas Nr. 261/2004] 7. panta 1. punktā paredzētajām tiesībām uz kompensāciju par lidojuma atcelšanu, ir pēc savas ierosmes jāpārbauda, vai pārvadājuma līguma klauzula, kas neļauj pasažierim cedēt savas tiesības, nav negodīga, ja prasību iesniedz cesionārs, kuram atšķirībā no cedenta nav patērētāja un lietotāja statusa?

4) Ja ir jāveic pārbaude pēc savas ierosmes, vai drīkst neievērot pienākumu informēt patērētāju un noskaidrot, vai viņš atsaucas uz negodīgu klauzulu vai tai piekrīt, ņemot vērā, ka patērētājs, pārkāpjot, iespējams, negodīgu klauzulu, kas aizliedz prasījuma cesiju, ir nodevis savu prasījumu?”

Par prejudiciālajiem jautājumiem

Par otro jautājumu

23 Ar otro jautājumu, kurš ir jāizskata vispirms, iesniedzējtiesa būtībā vēlas noskaidrot, vai Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunkts kopsakarā ar 3. punktu, kā arī 7. panta 1. punktu ir jāinterpretē tādējādi, ka lidojuma atcelšanas gadījumā aviopasažieru tiesības saņemt šajās tiesību normās paredzēto kompensāciju no apkalpojošā gaisa pārvadātāja un pēdējā minētā atbilstošs pienākums to izmaksāt izriet no šīs regulas, vai arī tādējādi, ka šo tiesību un pienākumu pamatā ir līgums, kas attiecīgā gadījumā noslēgts starp šo pārvadātāju un attiecīgo aviopasažieri, vai pat minētā pārvadātāja vaina šā līguma neizpildē.

24 Saskaņā ar Tiesas pastāvīgo judikatūru, interpretējot Savienības tiesību normu, ir jāņem vērā ne tikai tās teksts, bet arī tās konteksts un tiesiskā regulējuma, kurā šī norma ir ietverta, mērķi (spriedumi, 2017. gada 11. maijs, *Krijgsman*, C-302/16, EU:C:2017:359, 24. punkts un tajā minētā judikatūra, kā arī 2022. gada 29. septembris, *LOT* (Administratīvās iestādes noteikta kompensācija), C-597/20, EU:C:2022:735, 21. punkts).

- 25 Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunktā ir noteikts, ka tad, ja atceļ lidojumu, attiecīgajiem pasažieriem saskaņā ar šīs regulas 7. pantu “ir tiesības [...] no apkalpojošā gaisa pārvadātāja saņemt kompensāciju”, ja vien par šo atcelšanu tie nav bijuši informēti atbilstoši šajā pirmajā minētajā tiesību normā paredzētajiem nosacījumiem (spriedums, 2021. gada 21. decembris, *Airhelp*, C-263/20, EU:C:2021:1039, 49. punkts). Šī panta 3. punktā ir paredzēti nosacījumi, ar kādiem apkalpojošajam gaisa pārvadātājam nav pienākuma izmaksāt šo kompensāciju, ja lidojuma atcelšanu ir izraisījuši ārkārtēji apstākļi (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2008. gada 22. decembris, *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, 20. punkts).
- 26 Savukārt šīs regulas 7. panta 1. punktā kompensācijas summa, uz kuru aviopasažierim ir tiesības, ja ir izdarīta atsauce uz šo tiesību normu minētajā regulā, ir noteikta kā fiksēta summa.
- 27 Ņemot vērā šo tiesību normu formulējumu un saskaņā ar Tiesas judikatūru tiesības uz standartizētu un kompleksi aprēķinātu kompensāciju, kuru izmaksāt ir pienākums apkalpojošajam gaisa pārvadātājam, ir vienas no būtiskajām tiesībām, kas aviopasažieriem ir piešķirtas ar Regulu Nr. 261/2004 (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2020. gada 26. marts, *Primera Air Scandinavia*, C-215/18, EU:C:2020:235, 37. punkts).
- 28 No tā izriet, ka lidojuma atcelšanas gadījumā Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunktā paredzētās aviopasažieru tiesības uz kompensāciju un atbilstošais apkalpojošā gaisa pārvadātāja pienākums izmaksāt šīs regulas 7. panta 1. punktā paredzēto kompensāciju tieši izriet no šīs regulas. Tādējādi šīs tiesības un šo pienākumu nevar uzskatīt par tādiem, kam rodams pamats līgumā, kuru attiecīgā gadījumā attiecīgais aviopasažieris būtu noslēdzis ar gaisa pārvadātāju, nedz *a fortiori* apstākļi, ka gaisa pārvadātājs ir vainīgs šā līguma neizpildē.
- 29 Šo interpretāciju apstiprina Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta un 3. punkta, kā arī 7. panta 1. punkta konteksts, kā arī šīs regulas mērķis.
- 30 Pirmām kārtām, attiecībā uz šo kontekstu ir jānorāda, pirmkārt, ka saskaņā ar Regulas Nr. 261/2004 1. panta 1. punkta b) apakšpunktu šī regula ar tajā precizētajiem nosacījumiem “paredz” aviopasažieru tiesību minimumu lidojuma atcelšanas gadījumā.
- 31 Otrkārt, no Regulas Nr. 261/2004 2. panta b) punkta kopsakarā ar 3. panta 5. punktu izriet, ka atcelta vai kavēta lidojuma pasažieris var atsaukties uz šo regulu, vērsoties pret apkalpojošo gaisa pārvadātāju, pat ja pasažieris nav ar pārvadātāju noslēdzis līgumu (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2020. gada 26. marts, *Primera Air Scandinavia*, C-215/18, EU:C:2020:235, 27.–29. punkts).
- 32 Tādējādi šīs tiesību normas apstiprina interpretāciju, saskaņā ar kuru aviopasažieru tiesības lidojuma atcelšanas gadījumā saņemt Regulas Nr. 261/2004 5. un 7. pantā paredzēto kompensāciju tieši izriet no šīs regulas.
- 33 Otrām kārtām, Regulas Nr. 261/2004 mērķis – kā izriet no tās 1. apsvēruma – ir nodrošināt aviopasažieru augsta līmeņa aizsardzību, un tādēļ pēdējiem minētajiem atzītās tiesības ir jāinterpretē plaši (šajā nozīmē skat. spriedumus, 2012. gada 4. oktobris, *Rodríguez Cachafeiro un Martínez-Reboredo Varela-Villamor*, C-321/11, EU:C:2012:609, 25. punkts, kā arī 2020. gada 30. aprīlis, *Blue Air – Airline Management Solutions*, C-584/18, EU:C:2020:324, 93. punkts).

- 34 Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta kopsakarā ar 7. panta 1. punktu interpretācija, kas izklāstīta šī sprieduma 28. punktā, atbilst šim mērķim, jo ar to tiek garantēts, ka ikvienam aviopasažierim, kuru skar lidojuma atcelšana, ir tiesības uz kompensāciju saskaņā ar šajās tiesību normās paredzētajiem nosacījumiem neatkarīgi no tā, vai viņš ir noslēdzis pārvadājuma līgumu ar apkalpojošo gaisa pārvadātāju.
- 35 Turklāt minētā interpretācija nekādā ziņā nav nesaderīga ar Tiesas judikatūru, saskaņā ar kuru prasības par tiesībām uz kompensāciju atbilstoši Regulai Nr. 261/2004 ietilpst jēdzienā “lietas, kas attiecas uz līgumiem” Regulas Nr. 44/2001 5. panta 1. punkta izpratnē (šajā nozīmē skat. spriedumus, 2018. gada 7. marts, *flightright* u.c., C-274/16, C-447/16 un C-448/16, EU:C:2018:160, 63.–65. punkts, kā arī 2020. gada 26. marts, *Primera Air Scandinavia*, C-215/18, EU:C:2020:235, 49. punkts). Proti, ar šo judikatūru par jurisdikciju civillietās un komercietās Tiesa ir vēlējusies nodrošināt jēdziena “lietas, kas attiecas uz līgumiem” vienveidīgu piemērošanu šīs tiesību normas izpratnē, nosprieždama, ka, lai šis jēdziens aptvertu situāciju, nav nozīmes tam, ka aviopasažieris ir noslēdzis pārvadājuma līgumu nevis tieši ar attiecīgo apkalpojošo gaisa pārvadātāju, bet ar citu pakalpojumu sniedzēju, piemēram, ceļojumu aģentūru. Kā apgalvojušas Spānijas valdība un Eiropas Komisija, minētā judikatūra neskar pašu Regulā Nr. 261/2004 paredzēto tiesību uz kompensāciju pamatojumu.
- 36 Šajā ziņā jānorāda, ka prasība, kuras pamats ir līgumisks, var būt vērsta uz to, lai izvirzītu prasījumu, kura pamatā ir paši attiecīgā līguma noteikumi vai tiesību normas, kas piemērojamas šī līguma dēļ (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2020. gada 24. novembris, *Wikingerhof*, C-59/19, EU:C:2020:950, 32. punkts un tajā minētā judikatūra). Tādā lietā kā pamatlieta, lai gan tāda aviopasažiera prasība par kompensāciju vai sabiedrības, kurai nodotas viņa prasījuma tiesības, prasība, kas ir celta pret apkalpojošo gaisa pārvadātāju, noteikti ir balstīta uz līgumu ar šo gaisa pārvadātāju vai kādu citu pakalpojumu sniedzēju (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2020. gada 26. marts, *Primera Air Scandinavia*, C-215/18, EU:C:2020:235, 50.–52. punkts), tiesības uz kompensāciju, uz kurām pasažieris vai šī sabiedrība, kurai nodotas prasījuma tiesības, var atsaukties šīs prasības ietvaros, it īpaši lidojuma atcelšanas gadījumā, savukārt tieši izriet no Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta kopsakarā ar 7. panta 1. punktu, kā secināms no šā sprieduma 28. un 32. punkta.
- 37 Ņemot vērā visus iepriekš izklāstītos apsvērumus, uz otro jautājumu ir jāatbild, ka Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunkts kopsakarā ar 3. punktu, kā arī 7. panta 1. punktu ir jāinterpretē tādējādi, ka lidojuma atcelšanas gadījumā aviopasažieru tiesības saņemt šajās tiesību normās paredzēto kompensāciju no apkalpojošā gaisa pārvadātāja un pēdējā minētā atbilstošais pienākums to izmaksāt tieši izriet no šīs regulas.

Par pirmo jautājumu

- 38 Ar pirmo jautājumu, kurš jāizskata kā otrais, iesniedzējtiesa būtībā vēlas noskaidrot, vai Regulas Nr. 261/2004 15. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka tam ir pretrunā tas, ka pārvadājuma līgumā tiek iekļauta klauzula, kas pasažierim aizliedz nodot tiesības vērsties pret apkalpojošo gaisa pārvadātāju saskaņā ar šīs regulas normām.
- 39 Regulas Nr. 261/2004 15. panta “Atteikšanās no saistību izpildes izslēgšana [Atkāpes nepieņemamība]” 1. punktā ir noteikts, ka šajā regulā noteiktās gaisa pārvadātāju saistības attiecībā uz pasažieriem nedrīkst ierobežot vai atcelt, it īpaši – paredzot atkāpi vai ierobežojošu noteikumu pārvadājuma līgumā.

- 40 Saskaņā ar šo tiesību normu un ņemot vērā atbildi uz otro jautājumu, apkalpojošā gaisa pārvadātāja pienākums izmaksāt kompensāciju, kas paredzēta šīs regulas 7. panta 1. punktā lidojuma atcelšanas gadījumā, tādējādi nevar tikt ierobežots vai atcelts ar līgumu.
- 41 Šajā ziņā jāpiebilst, ka, ņemot vērā lidmašīnu pasažieru augsta līmeņa aizsardzības mērķi, kas tostarp ir Regulas Nr. 261/2004 15. panta pamatā, un plašo interpretāciju, kāda saskaņā ar šā sprieduma 33. punktā atgādināto judikatūru ir jāpiemēro pasažieriem piešķirtajām tiesībām, šī tiesību norma, ciktāl tajā ir noteikta atkāpju no šīm tiesībām nepieņemamība, arī ir jāinterpretē plaši (pēc analogijas skat. spriedumus, 2020. gada 30. aprīlis, *Blue Air – Airline Management Solutions*, C-584/18, EU:C:2020:324, 102. punkts).
- 42 Tādējādi, ņemot vērā, ka minētajā tiesību normā ir izmantots vārdkopa “jo īpaši”, un šo mērķi, par nepieņemamām ir jāuzskata ne tikai atkāpes, kuras ietvertas pārvadājuma līgumā, kas ir divpusēja rakstura akts un kam aviopasažieris ir piekritis, bet arī – un *a fortiori* – tās, kuras ietvertas citos dokumentos, ko vienpusēji izdevis gaisa pārvadātājs un uz ko tas ir paredzējis atsaukties pret attiecīgajiem pasažieriem (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2020. gada 30. aprīlis, *Blue Air – Airline Management Solutions*, C-584/18, EU:C:2020:324, 102. punkts). Tāpēc šī pati tiesību norma var attiekties uz atkāpēm, kas ir ietvertas pārvadājuma līguma vispārējos noteikumos.
- 43 Turklāt, ņemot vērā minēto mērķi un lai nodrošinātu aviopasažieru tiesību uz kompensāciju efektivitāti, par nepieņemamiem Regulas Nr. 261/2004 15. panta izpratnē ir jāuzskata ne tikai atkāpes vai ierobežojumi, kas tieši attiecas uz šīm tiesībām, bet arī tie, kuri par sliktu šiem pasažieriem ierobežo minēto tiesību īstenošanas nosacījumus salīdzinājumā ar piemērojamajām tiesību normām.
- 44 Proti, lai nodrošinātu aviopasažieru augsta līmeņa aizsardzību un ļautu tiem efektīvi īstenot savas tiesības atbilstoši Regulas Nr. 261/2004 20. apsvērumā minētajam mērķim, ir jānodrošina, ka pasažieris, uz kuru attiecas lidojuma atcelšana, var brīvi izvēlēties visefektīvāko veidu, kā aizstāvēt savas tiesības, tostarp ļaujot viņam izlemt vērsties tieši pie apkalpojošā gaisa pārvadātāja, vērsties kompetentajās tiesās vai, ja tas paredzēts attiecīgajos valsts tiesību aktos, nodot savu prasījumu trešai personai, lai izvairītos no grūtībām un izmaksām, kas viņu personīgi var atturēt no vērsšanās pret šo pārvadātāju ierobežotas finansiālas rocības dēļ.
- 45 No tā izriet, ka pārvadājuma līguma vispārējos noteikumos ietvertā klauzula, ar kuru ir aizliegts nodot aviopasažiera tiesības vērsties pret apkalpojošo gaisa pārvadātāju, ir nepieņemama atkāpe Regulas Nr. 261/2004 15. panta izpratnē.
- 46 Visu iepriekš izklāstīto apsvērumu gaismā uz pirmo jautājumu ir jāatbild, ka Regulas Nr. 261/2004 15. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka tam ir pretrunā tas, ka pārvadājuma līgumā tiek iekļauta klauzula, kas aviopasažierim aizliedz nodot tiesības vērsties pret apkalpojošo gaisa pārvadātāju saskaņā ar šīs regulas normām.

Par trešo un ceturto jautājumu

- 47 Ņemot vērā atbildes uz pirmo un otro jautājumu, uz trešo un ceturto jautājumu nav jāatbild.

Par tiesāšanās izdevumiem

- 48 Attiecībā uz pamatlietas pusēm šī tiesvedība izriet no tiesvedības, kas notiek iesniedzējtiesā, tāpēc 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:

- 1) 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, 5. panta 1. punkta c) apakšpunkts kopsakarā ar 3. punktu, kā arī 7. panta 1. punktu

ir jāinterpretē tādējādi, ka

lidojuma atcelšanas gadījumā aviopasažieru tiesības saņemt šajās tiesību normās paredzēto kompensāciju no apkalpojošā gaisa pārvadātāja un pēdējā minētā atbilstošais pienākums to izmaksāt tieši izriet no šīs regulas.

- 2) Regulas Nr. 261/2004 15. pants

ir jāinterpretē tādējādi, ka

tam ir pretrunā tas, ka pārvadājuma līgumā tiek iekļauta klauzula, kas aviopasažierim aizliedz nodot tiesības vērsties pret apkalpojošo gaisa pārvadātāju saskaņā ar šīs regulas normām.

[Paraksti]