TIESAS RĪKOJUMS (devītā palāta)

2020. gada 12. novembrī*

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – Tiesas Reglamenta 99. pants – Aviopārvadājumi – Regula (EK) Nr. 261/2004 – Kopīgi noteikumi par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos – 5. panta 1. punkta c) apakšpunkts – 7. panta 1. punkts – Tiesības saņemt kompensāciju – Ielidošanas ilga kavēšanās – Lidojums, kas rezervēts pie Kopienas gaisa pārvadātāja un kas sastāv no diviem lidojumiem, kurus nodrošina dažādi gaisa pārvadātāji, ar izlidošanu no trešās valsts un ielidošanu Savienības dalībvalstī – Ilga kavēšanās, kas notika saistībā ar pirmo lidojumu, kuru koda koplietošanas līguma ietvaros nodrošināja trešās valsts gaisa pārvadātājs – Prasība par kompensācijas izmaksu, kas celta pret Kopienas gaisa pārvadātāju

Lietā C-367/20

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, kuru *Amtsgericht Hamburg* (Hamburgas pirmās instances tiesa, Vācija) iesniedza ar 2020. gada 4. augusta lēmumu, kas Tiesā reģistrēts 2020. gada 6. augustā, tiesvedībā

SP

pret

KLM Royal Dutch Airlines, *Direktion für Deutschland*,

TIESA (devītā palāta)

šādā sastāvā: D. Švābi [*D. Šváby*] (referents), kas pilda palātas priekšsēdētāja pienākumus, tiesneši S. Rodins [*S. Rodin*] un K. Jirimēe [*K. Jürimäe*],

ģenerāladvokāts: P. Pikamēe [*P. Pikamäe*],

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

ņemot vērā pēc ģenerāladvokāta uzklausīšanas pieņemto lēmumu saskaņā ar Tiesas Reglamenta 99. pantu lemt, izdodot motivētu rīkojumu,

izdod šo rīkojumu.

* Tiesvedības valoda – vācu.

Rīkojums

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.), 3. panta 5. punktu, 5. panta 1. punkta b) un c) apakšpunktu, ka arī 7. panta 1. punktu.

2 Šis lūgums ir iesniegts tiesvedībā starp pasažieri SP un gaisa pārvadātāju *KLM Royal Dutch Airlines, Direktion für Deutschland* (turpmāk tekstā – "*KLM*") par šī gaisa pārvadātāja atteikumu izmaksāt kompensāciju šim pasažierim, kura savienotais reiss būtiski kavējās ielidošanā.

Atbilstošās tiesību normas

3 Regulas Nr. 261/2004 1. apsvērumā ir paredzēts:

"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."

4 Šīs regulas 2. panta b) un c) punktā ir noteikts:

"Šajā regulā:

[..]

b) "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;

c) "Kopienas gaisa pārvadātājs" ir gaisa pārvadātājs ar derīgu uzņēmējdarbības licenci, ko izdevusi kāda Kopienas dalībvalsts saskaņā ar Padomes 1992. gada 23. jūlija Regulu (EEK) Nr. 2407/92 par gaisa pārvadātāju licencēšanu [(OV 1992, L 240, 1. lpp.]."

5 Minētās regulas 3. panta "Darbības joma" 1. un 5. punktā ir noteikts:

"1. Šo regulu piemēro:

[..]

b) pasažieriem, kas izlido no trešās valsts lidostas uz lidostu kādas dalībvalsts teritorijā, uz kuru attiecas Līgums, ja vien viņi šajā trešā valstī nav saņēmuši atlīdzinājumu vai kompensāciju un par viņiem nav rūpējušies un ja attiecīgo reisu apkalpojošais gaisa pārvadātājs ir Kopienas pārvadātājs.

[..]

5. 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."

6 Šīs pašas regulas 5. panta 1. punkta c) apakšpunktā ir noteikts:

"Ja atceļ lidojumu, attiecīgajiem pasažieriem:

[..]

c) ir tiesības saskaņā ar 7. pantu no apkalpojošā gaisa pārvadātāja saņemt kompensāciju, ja vien:
   i) pasažieri nav informēti par atcelšanu vismaz divas nedēļas pirms paredzētā izlidošanas laika vai
   ii) pasažieri nav informēti par atcelšanu laika posmā no divām nedēļām līdz septiņām dienām pirms paredzētā izlidošanas laika un viņiem nav piedāvāta maršruta maiņa, sakarā ar kuru viņi var izlidot ne vairāk kā divas stundas pirms paredzētā izlidošanas laika un sasniegt savu galamērķi mazāk nekā četras stundas pēc iepriekš paredzētā ielidošanas laika, vai arī
   iii) pasažieri nav informēti par atcelšanu mazāk nekā septiņas dienas pirms paredzētā izlidošanas laika un viņiem nav piedāvāta maršruta maiņa, sakarā ar kuru viņi var izlidot ne vairāk kā vienu stundu pirms iepriekš paredzētā izlidošanas laika un sasniegt savu galamērķi mazāk nekā divas stundas pēc paredzētā ielidošanas laika."

7 Regulas Nr. 261/2004 7. panta 1. punkts ir formulēts šādi:

"Ja ir izdarīta atsauce uz šo pantu, pasažieri saņem kompensāciju šādā apmērā:

[..]

c) EUR 600 par visiem lidojumiem, uz ko neattiecas a) vai b) apakšpunkts.

[..]"

8 Šīs regulas 13. pantā ir noteikts:

"Ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs izmaksā kompensāciju vai pilda citas saistības, kas izriet no šīs regulas, šīs regulas noteikumus nevar interpretēt kā tādus, kas ierobežo pārvadātāja tiesības prasīt kompensāciju no kādas personas, tostarp trešām pusēm, saskaņā ar piemērojamiem tiesību aktiem. Šī regula nekādā ziņā neierobežo apkalpojošā gaisa pārvadātāja tiesības prasīt atlīdzinājumu no ceļojuma rīkotāja vai citas personas, ar kuru minētajam pārvadātājam ir līgums. Tāpat šīs regulas noteikumus nevar interpretēt kā tādus, kas ierobežo ceļojumu rīkotāja vai trešās personas, kas nav pasažieris un ar kuru gaisa pārvadātājam ir līgums, tiesības prasīt atlīdzinājumu vai kompensāciju no gaisa pārvadātāja saskaņā ar piemērojamiem tiesību aktiem."

Pamatlieta un prejudiciālais jautājums

9 SP veica rezervāciju, kura tika apstiprināta attiecībā uz lidojumu, kas bija paredzēts 2019. gada 8. jūnijā no Ņujorkas (Amerikas Savienotās Valstis) uz Hamburgu (Vācija) caur Amsterdamu (Nīderlande).

10 Šajā savienotajā reisā, saistībā ar kuru tika veikta vienotā rezervācija pie *KLM*, kas ir "Kopienas gaisa pārvadātājs" Regulas Nr. 261/2004 2. panta c) punkta izpratnē, lidojums no Ņujorkas uz Amsterdamu, ko koda koplietošanas līguma ietvaros veica trešā valstī iedibinātais pārvadātājs *Delta Airlines*, ir kavējis ielidošanu tādējādi, ka paredzētā pārsēšanās uz lidojumu no Amsterdamas uz Hamburgu attiecīgajiem pasažieriem vairs nevarēja tikt nodrošināta, kā rezultātā SP bija ieradies galamērķī ar vairāk nekā triju stundu kavējumu.

11 Tā kā *KLM* atteicās viņam izmaksāt Regulas Nr. 261/2004 7. panta 1. punkta c) apakšpunktā paredzēto kompensāciju, SP vērsās iesniedzējtiesā *Amtsgericht Hamburg* (Hamburgas pirmās instances tiesa, Vācija).

12 Tā kā *Amtsgericht Hamburg* (Hamburgas pirmās instances tiesa) ir šaubas par Regulas Nr. 261/2004 piemērojamību attiecīgajam lidojumam, neraugoties uz interpretāciju, ko Tiesa sniegusi 2019. gada 11. jūlija spriedumā *České aerolinie* (C-502/18, EU:C:2019:604), tā nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādu prejudiciālu jautājumu:

"Vai Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunkts un 7. panta 1. punkts, tos lasot kopsakarā ar tās 3. panta 5. punktu, ir jāinterpretē tādējādi, ka saistībā ar savienoto reisu, kas sastāv no diviem lidojumiem un kam veikta vienota rezervācija, ar sākumpunktu lidostā, kas atrodas ārpus jebkādas dalībvalsts teritorijas (trešā valstī), ar galamērķi lidostā, kas atrodas dalībvalsts teritorijā, un ar pārsēšanos kādas citas dalībvalsts lidostā, pasažieris, kas galamērķi ir sasniedzis ar triju stundu ilgu vai ilgāku kavēšanos, kura ir radusies pirmajā reisa segmentā, ko koda koplietošanas līguma ietvaros ir nodrošinājis trešā valstī iedibināts pārvadātājs, savu kompensācijas prasību saskaņā ar šo regulu var celt pret Kopienas gaisa pārvadātāju, pie kura notika reisa rezervācija kopumā un kurš nodrošināja tikai otro reisa segmentu?"

Par prejudiciālo jautājumu

13 Saskaņā ar Tiesas Reglamenta 99. pantu Tiesa pēc tiesneša referenta priekšlikuma un pēc ģenerāladvokāta uzklausīšanas var jebkurā brīdī lemt, izdodot motivētu rīkojumu, tostarp tad, ja atbilde uz uzdoto prejudiciālo jautājumu nerada nekādas pamatotas šaubas.

14 Tā kā šajā lietā tā ir, ir jāpiemēro šī tiesību norma.

15 Savā jautājumā iesniedzējtiesa būtībā vaicā, vai Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunkts un 7. panta 1. punkts, lasot tos kopsakarā ar šīs regulas 3. panta 1. punkta b) apakšpunktu un 5. punktu, ir jāinterpretē tādējādi, ka saistībā ar savienoto reisu, kas sastāv no diviem lidojumiem un kam veikta vienota rezervācija, ar sākumpunktu lidostā, kas atrodas trešā valstī, ar galamērķi lidostā, kas atrodas dalībvalstī, un ar pārsēšanos kādas citas dalībvalsts lidostā, pasažieris, kas galamērķi ir sasniedzis ar triju stundu ilgu vai ilgāku kavēšanos, kura ir radusies pirmajā lidojumā, ko koda koplietošanas līguma ietvaros ir nodrošinājis trešā valstī iedibināts pārvadātājs, savu kompensācijas prasību saskaņā ar šo regulu var celt pret Kopienas gaisa pārvadātāju, kas īstenoja otro lidojumu.

16 Lai atbildētu uz šo jautājumu, pirmām kārtām, ir jānoskaidro, vai Regula Nr. 261/2004 ir piemērojama šādam lidojumam.

17 Šajā ziņā saskaņā ar Regulas Nr. 261/2004 3. panta 1. punkta b) apakšpunktu šo regulu piemēro tostarp pasažieriem, kas izlido no trešās valsts lidostas uz lidostu kādas dalībvalsts teritorijā, uz kuru attiecas LESD, ja vien šie pasažieri šajā trešā valstī nav saņēmuši atlīdzinājumu vai kompensāciju un par viņiem nav rūpējušies un ja attiecīgo reisu apkalpojošais gaisa pārvadātājs ir Kopienas pārvadātājs.

18 No tā izriet, ka Regulas Nr. 261/2004 piemērošana tādā situācijā, kāda ir paredzēta šajā tiesību normā, nozīmē, ka ir jābūt izpildītiem trim nosacījumiem, proti, pirmkārt, ka runa ir par lidojumu no trešās valsts lidostas uz lidostu, kas atrodas kādas dalībvalsts teritorijā, otrkārt, ka šo lidojumu veic apkalpojošais Kopienas gaisa pārvadātājs, t.i., saskaņā ar šīs regulas 2. panta c) punktu – pārvadātājs ar derīgu uzņēmējdarbības licenci, ko izdevusi kāda dalībvalsts, un, treškārt, ka attiecīgais pasažieris izlidošanas trešā valstī nebija saņēmis atlīdzinājumu vai kompensāciju un par viņu nebija rūpējušies (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2020. gada 11. jūnijs, *Transportes Aéreos Portugueses*, C-74/19, EU:C:2020:460, 33. punkts).

19 Attiecībā uz pirmo no šiem nosacījumiem Tiesai ir bijusi iespēja precizēt, ka tāds lidojums ar vienu vai vairākkārtēju pārsēšanos, uz kuru ir veikta vienota rezervācija, veido kopību Regulā Nr. 261/2004 paredzēto pasažieru tiesību saņemt kompensāciju vajadzībām, un tas nozīmē, ka šīs regulas piemērojamība ir jāvērtē, ņemot vērā tā sākotnējās izlidošanas un galamērķa vietu (spriedums, 2019. gada 11. jūlijs, *České aerolinie*, C-502/18, EU:C:2019:604, 16. punkts un tajā minētā judikatūra).

20 Tādējādi tāds savienotais reiss kā pamatlietā aplūkotais, attiecībā uz kuru iesniedzējtiesa ir konstatējusi, ka tam ir veikta vienota rezervācija un tas ir veikts no Ņujorkas ar Hamburgu kā galamērķi, ir jāuzskata par veiktu, izlidojot no trešās valsts lidostas uz kādas dalībvalsts lidostu.

21 Attiecībā uz otro no šī rīkojuma 18. punktā minētajiem nosacījumiem Tiesa ir nospriedusi, ka "apkalpojošā gaisa pārvadātāja" kvalifikācija Regulas Nr. 261/2004 2. panta b) punkta izpratnē nozīmē, pirmkārt, aplūkotā lidojuma veikšanu un, otrkārt, līguma, kas noslēgts ar pasažieri, esamību (spriedums, 2019. gada 11. jūlijs, *České aerolinie*, C-502/18, EU:C:2019:604, 23. punkts un tajā minētā judikatūra).

22 No šīs perspektīvas raugoties, tā it īpaši uzskatīja, ka šādi ir kvalificējams gaisa pārvadātājs, kas – tāpat kā *KLM* pamatlietā – veic vienu no savienoto reisu veidojošajiem lidojumiem pārvadājuma līguma ietvaros, ko šis pārvadātājs slēdzis ar attiecīgo pasažieru (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2019. gada 11. jūlijs, *České aerolinie*, C-502/18, EU:C:2019:604, 24. un 25. punkts).

23 Līdz ar to savienotais reiss, kurā vienu no lidojumiem veic tāds pārvadātājs kā *KLM*, attiecībā uz kuru ir konstatēts, ka tam ir dalībvalsts izdota derīga uzņēmējdarbības licence, ir jāuzskata par lidojumu, ko veic apkalpojošais Kopienas gaisa pārvadātājs Regulas Nr. 261/2004 3. panta 1. punkta b) apakšpunkta izpratnē, neraugoties uz to, ka šo savienoto reisu daļēji veic arī kāds ārpuskopienas pārvadātājs.

24 Attiecībā uz trešo no šī rīkojuma 18. punktā minētajiem nosacījumiem no lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu nekādi neizriet, ka attiecīgais pasažieris Amerikas Savienotajās Valstīs būtu saņēmis atlīdzinājumu vai kompensāciju vai par viņu būtu rūpējušies.

25 Līdz ar to, izņemot gadījumu, ja attiecīgais pasažieris Amerikas Savienotajās Valstīs būtu saņēmis atlīdzinājumu vai kompensāciju vai par viņu būtu rūpējušies, kas ir jāpārbauda iesniedzējtiesai, savienotais reiss no trešās valsts teritorijā esošas lidostas uz lidostu, kas atrodas dalībvalsts teritorijā, kuru daļēji veic apkalpojošais Kopienas gaisa pārvadātājs Regulas Nr. 261/2004 3. panta 1. punkta b) apakšpunkta izpratnē, šajā gadījumā – *KLM*, ietilpst šīs regulas piemērošanas jomā.

26 Līdz ar to, otrām kārtām, ir jānoskaidro, vai šāda savienotā reisa, kam ir veikta vienota rezervācija, pasažieris, kurš ir ieradies ar triju stundu ilgu vai ilgāku kavēšanos savā galamērķī, prasību par Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunktā un 7. panta 1. punktā paredzētās kompensācijas saņemšanu var celt pret jebkuru no gaisa pārvadātājiem, kas ir veikuši šo reisu, tostarp pret apkalpojošo gaisa pārvadātāju, ar kuru šis pasažieris ir noslēdzis pārvadājuma līgumu, lai gan kavējums nebija radies pēdējā minētā gaisa pārvadātāja veiktā lidojuma [segmenta] dēļ.

27 Šajā ziņā ir jāatgādina, ka ir jāuzskata, ka kavēto lidojumu pasažieriem ir tiesības saņemt Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunktā, to lasot kopsakarā ar šīs regulas 7. panta 1. punktu, paredzēto kompensāciju gadījumos, ja viņi, ielidojot galamērķī, ir cietuši triju stundu ilgu vai ilgāku laika zudumu (spriedums, 2009. gada 19. novembris, *Sturgeon* u.c., C-402/07 un C-432/07, EU:C:2009:716, 61. punkts, šajā nozīmē skat. arī spriedumu, 2012. gada 23. oktobris, *Nelson* u.c., C-581/10 un C-629/10, EU:C:2012:657, 37. punkts).

28 Attiecībā uz personu, kurai ir jāmaksā kompensācija tāda savienotā reisa kā pamatlietā aplūkotais ielidošanas ilgas kavēšanās dēļ, Tiesa precizēja, ka jebkurš apkalpojošs gaisa pārvadātājs, kurš piedalās vismaz viena no šo savienoto reisu veidojošajiem lidojumiem veikšanā, ir atbildīgs par šīs

kompensācijas izmaksu neatkarīgi no tā, vai pasažiera ielidošanas galamērķī ilga kavēšanās radās šī gaisa pārvadātāja veiktajā lidojumā (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2019. gada 11. jūlijs, *České aerolinie*, C-502/18, EU:C:2019:604, 20.–26. punkts).

29 Šajā ziņā Tiesa vispirms norādīja, ka lidojumi ar vienu vai vairākkārtēju pārsēšanos, uz kuriem tiek veikta vienota rezervācija, ir jāuztver kā viena vienība, kā tas tika atgādināts šī rīkojuma 19. punktā, un tas nozīmē, ka saistībā ar šādiem lidojumiem apkalpojošais gaisa pārvadātājs, kurš ir īstenojis otro lidojumu, nevar aizbildināties ar cita gaisa pārvadātāja veikta agrāka lidojuma nepienācīgu izpildījumu (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2019. gada 11. jūlijs, *České aerolinie*, C-502/18, EU:C:2019:604, 27. punkts).

30 Turpinājumā Tiesa atgādināja, ka Regulas Nr. 261/2004 3. panta 5. punkta otrajā teikumā ir precizēts, ka tad, ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs, kam nav līguma ar attiecīgo pasažieri, pilda saistības saskaņā ar šo regulu, ir uzskatāms, ka šis pārvadātājs to dara tās personas vārdā, kurai ir līgums ar šo pasažieri. Tādējādi situācijā, kurā saistībā ar savienoto reisu, kas sastāv no diviem lidojumiem, uz kuriem ir veikta vienota rezervācija, pirmo lidojumu saskaņā ar koda koplietošanas līgumu ir īstenojis cits apkalpojošais gaisa pārvadātājs, nevis apkalpojošais gaisa pārvadātājs, kas ir noslēdzis pārvadājuma līgumu ar minēto pasažieri un īstenojis otro lidojumu, šis pēdējais minētais pārvadātājs saglabā līgumiskās saistības ar šo pašu pasažieri pat tad, ja tiek izpildīts pirmais lidojums (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2019. gada 11. jūlijs, *České aerolinie*, C-502/18, EU:C:2019:604, 28. un 29. punkts).

31 Tiesa turklāt norādīja, ka šo risinājumu pamato Regulas Nr. 261/2004 1. apsvērumā paustais mērķis nodrošināt pasažieru augsta līmeņa aizsardzību, garantējot, ka pārvadātie pasažieri saņems kompensāciju no apkalpojošā gaisa pārvadātāja, kurš ar viņiem ir noslēdzis pārvadājuma līgumu, bez vajadzības ņemt vērā šī pārvadātāja noslēgtās vienošanās attiecībā uz citu tādu lidojumu īstenošanu, kas ietilpst savienotajā reisā, kuru šis pārvadātājs tirgojis (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2019. gada 11. jūlijs, *České aerolinie*, C-502/18, EU:C:2019:604, 30. punkts).

32 Visbeidzot, Tiesa atgādināja, ka saskaņā ar Regulas Nr. 261/2004 13. pantu šajā regulā noteikto apkalpojošā gaisa pārvadātāja pienākumu izpilde neskar tā tiesības saskaņā ar piemērojamajām valsts tiesībām prasīt atlīdzinājumu no ikviena, kas izraisījis šī pārvadātāja pienākumu neizpildi, – tostarp no trešajām personām, un tas, runājot par savienoto reisu, uz kuru ir veikta vienota rezervācija un kurš ir īstenots koda koplietošanas līguma ietvaros, ļauj apkalpojošajam gaisa pārvadātājam, kam nācies izmaksāt Regulā Nr. 261/2004 paredzēto kompensāciju ilgas kavēšanās dēļ, kura ir skārusi lidojumu, ko tas pats nav īstenojis, vērsties pret apkalpojošo gaisa pārvadātāju, kurš ir atbildīgs par šo kavēšanos, lai iegūtu atlīdzinājumu par šo finansiālo apgrūtinājumu (spriedums, 2019. gada 11. jūlijs, *České aerolinie*, C-502/18, EU:C:2019:604, 31. un 32. punkts).

33 Ņemot vērā iepriekš minēto, uz uzdoto jautājumu ir jāatbild, ka Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunkts un 7. panta 1. punkts, lasot tos kopsakarā ar šīs regulas 3. panta 1. punkta b) apakšpunktu un 5. punktu, ir jāinterpretē tādējādi, ka saistībā ar savienoto reisu, kas sastāv no diviem lidojumiem un kam veikta vienota rezervācija, ar sākumpunktu lidostā, kas atrodas trešā valstī, ar galamērķi lidostā, kas atrodas dalībvalstī, un ar pārsēšanos kādas citas dalībvalsts lidostā, pasažieris, kas galamērķi ir sasniedzis ar triju stundu ilgu vai ilgāku kavēšanos, kura ir radusies pirmajā lidojumā, ko koda koplietošanas līguma ietvaros ir nodrošinājis trešā valstī iedibināts pārvadātājs, savu kompensācijas prasību saskaņā ar šo regulu var celt pret Kopienas gaisa pārvadātāju, kas īstenoja otro lidojumu.

Par tiesāšanās izdevumiem

34 Attiecībā uz pamatlietas pusēm šī tiesvedība ir stadija procesā, kuru izskata iesniedzējtiesa, un tā lemj par tiesāšanās izdevumiem.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (devītā palāta) izdod rīkojumu:

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 un 7. panta 1. punkts, lasot tos kopsakarā ar šīs regulas 3. panta 1. punkta b) apakšpunktu un 5. punktu, ir jāinterpretē tādējādi, ka saistībā ar savienoto reisu, kas sastāv no diviem lidojumiem un kam veikta vienota rezervācija, ar sākumpunktu lidostā, kas atrodas trešā valstī, ar galamērķi lidostā, kas atrodas dalībvalstī, un ar pārsēšanos kādas citas dalībvalsts lidostā, pasažieris, kas galamērķi ir sasniedzis ar triju stundu ilgu vai ilgāku kavēšanos, kura ir radusies pirmajā lidojumā, ko koda koplietošanas līguma ietvaros ir nodrošinājis trešā valstī iedibināts pārvadātājs, savu kompensācijas prasību saskaņā ar šo regulu var celt pret Kopienas gaisa pārvadātāju, kas īstenoja otro lidojumu.

[Paraksti]