TIESAS RĪKOJUMS (sestā palāta)

2020. gada 13. februārī*

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – Tiesas Reglamenta 99. pants – Brīvības drošības un tiesiskuma telpa – Jurisdikcija un nolēmumu atzīšana un izpilde civillietās un komerclietās – Regula (ES) Nr. 1215/2012 – 7. panta 1. punkta b) apakšpunkta otrais ievilkums – Īpašā jurisdikcija lietās, kas attiecas uz līgumiem – Jēdziens "izpildes vieta" – Līgums par pakalpojumu sniegšanu – Gaisa transports – Regula (EK) Nr. 261/2004 – Aviopasažieru tiesības saņemt kompensāciju lidojuma atcelšanas vai ilgas kavēšanās gadījumā – Apstiprināts vienotas rezervācijas lidojums, ko vairākos segmentos veic dažādi gaisa pārvadātāji – Lidojuma pēdējā segmenta atcelšana – Prasība par kompensācijas izmaksu, kura vērsta pret gaisa pārvadātāju, kas ir atbildīgs par pēdējo lidojuma segmentu, tiesā, kuras darbības teritorijā atrodas lidojuma pirmā segmenta sākumpunkts

Lietā C-606/19

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko *Amtsgericht Hamburg* (Hamburgas pirmās instances tiesa, Vācija) iesniedza ar lēmumu, kas pieņemts 2019. gada 31. jūlijā un kas Tiesā reģistrēts 2019. gada 12. augustā, tiesvedībā

flightright GmbH

pret

Iberia LAE SA Operadora Unipersonal,

TIESA (sestā palāta)

šādā sastāvā: palātas priekšsēdētājs M. Safjans [*M. Safjan*] (referents), tiesneši L. Bejs Larsens [*L. Bay Larsen*] un N. Jēskinens [*N. Jääskinen*],

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

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 Regulu (ES) Nr. 1215/2012 (2012. gada 12. decembris) par jurisdikciju un spriedumu atzīšanu un izpildi civillietās un komerclietās (OV 2012, L 351, 1. lpp.).

2 Šis lūgums ir iesniegts tiesvedībā starp *flightright GmbH*, Potsdamā (Vācija) reģistrētu uzņēmumu, un Madridē (Spānija) reģistrēto aviosabiedrību *Iberia LAE SA Operadora Unipersonal* (turpmāk tekstā – "*Iberia*") saistībā ar prasību izmaksāt kompensāciju, kura tika celta, pamatojoties uz Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (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.).

Atbilstošās tiesību normas

Regula Nr. 1215/2012

3 Regulas Nr. 1215/2012 II nodaļas 2. iedaļā "Īpašā jurisdikcija" ir ietverts šīs regulas 7. pants, kura 1. punktā ir noteikts:

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

1) a) lietās, kas attiecas uz līgumiem, – attiecīgās saistības izpildes vietas tiesās;
   b) šā noteikuma mērķiem un ja vien nepastāv citāda vienošanās, attiecīgās saistības izpildes vieta ir:

      – preču iegādes gadījumā – vieta dalībvalstī, kur saskaņā ar līgumu preces piegādāja vai tās būtu bijis jāpiegādā,

      – pakalpojumu sniegšanas gadījumā – vieta dalībvalstī, kur saskaņā ar līgumu pakalpojumu sniedza vai tas būtu bijis jāsniedz,
   c) ja nepiemēro b) apakšpunktu, tad piemēro a) apakšpunktu".

Regula Nr. 261/2004

4 Regulas Nr. 261/2004 2. pantā "Definīcijas" ir paredzēts:

"[..]

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;

[..]."

5 Šīs 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."

6 Minētās regulas 5. panta "Atcelšana" 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 Šīs pašas regulas 7. panta "Tiesības saņemt kompensāciju" 1. punkta a) apakšpunktā ir noteikts:

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

a) EUR 250 par visiem lidojumiem 1500 kilometru vai mazākā attālumā."

Pamatlieta un prejudiciālie jautājumi

8 Pamatlietas pamatā ir savienots reiss, kurš bija paredzēts 2018. gada 25. augustā un attiecībā uz kuru tika apstiprināta vienota rezervācija, ko veica divi pasažieri (turpmāk tekstā – "konkrētie pasažieri").

9 Šim lidojumam no Hamburgas (Vācija) uz Sansevastjanu [*Saint-Sébastien*] (Spānija) bija trīs segmenti. Pirmo segmentu no Hamburgas uz Londonu (Apvienotā Karaliste) izpildīja aviosabiedrība *British Airways*, savukārt *Iberia* bija atbildīga par pārējiem diviem segmentiem, proti, attiecīgi no Londonas uz Madridi (Spānija) un no Madrides uz Sansevastjanu.

10 Divi pirmie lidojuma segmenti tika izpildīti bez starpgadījumiem, turpretim trešais tika atcelts, konkrētos pasažierus par to savlaicīgi neinformējot.

11 Atsaucoties uz šo atcelšanu, *flightright*, kurai konkrētie pasažieri bija nodevuši savas iespējamās tiesības uz kompensāciju, vērsās iesniedzējtiesā *Amtsgericht Hamburg* (Hamburgas pirmās instances tiesa, Vācija) ar prasību par kompensācijas izmaksu kopā 500 EUR apmērā, proti, 250 EUR par katru pasažieri, pamatojoties uz Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunktu un 7. panta 1. punkta a) apakšpunktu, ievērojot to, ka attālums starp Hamburgu un Sansevastjanu ir aptuveni 1433 kilometri.

12 Iesniedzējtiesai ir šaubas, pirmkārt, par tās starptautisko jurisdikciju izskatīt pamatlietu un, otrkārt, par konkrēto pasažieru iespēju vērsties tiesā pret abiem gaisa pārvadātājiem, kas izpildījuši pamatlietas pamatā esošo savienoto reisu.

13 It īpaši šī tiesa vēlas noskaidrot, vai tās kompetencē ir izskatīt pamatlietu attiecībā uz atcelto lidojuma segmentu, lai gan šā lidojuma segmenta izlidošanas vieta un ielidošanas vieta, proti, attiecīgi Madride un Sansevastjana, atrodas ārpus tās darbības teritorijas.

14 Turklāt minētā tiesa norāda, ka 2019. gada 11. jūlija spriedumā *České aerolinie* (C-502/18, EU:C:2019:604) Tiesa ir nospriedusi, ka saistībā ar savienotu reisu, uz kuru ir veikta vienota rezervācija, pret gaisa pārvadātāju, kas ir izpildījis šā lidojuma pirmo segmentu ar sākumpunktu tās tiesas darbības teritorijā, kurā ir celta prasība, var vērsties tiesā ar prasību par kompensācijas izmaksu, pamatojoties uz Regulu Nr. 261/2004, attiecībā uz visiem minētā lidojuma segmentiem.

15 Ņemot vērā šo spriedumu, iesniedzējtiesa vēlas noskaidrot, vai uz šā pamata ar prasību par kompensācijas izmaksu var vērsties arī pret gaisa pārvadātāju, kurš ir atbildīgs par šāda lidojuma pēdējo segmentu.

16 Šādos apstākļos *Amtsgericht Hamburg* (Hamburgas pirmās instances tiesa) nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:

"1) Vai tiesai, kas izskata lietu, ir starptautiska jurisdikcija, ja savienotā reisa gadījumā atsevišķos lidojumus ir veikuši divi dažādi gaisa pārvadātāji un tiesai, kas izskata lietu, ir starptautiska jurisdikcija tikai attiecībā uz to savienotā reisa lidojumu, kurš netika atcelts?

2) Ja savienotā reisa lidojumus ir veikuši divi Kopienas gaisa pārvadātāji, vai tiesā var tikt iesūdzēti abi gaisa pārvadātāji, kas ir iesaistīti savienotajā reisā?"

Par prejudiciālajiem jautājumiem

17 Atbilstoši Tiesas Reglamenta 99. pantam, ja atbilde uz uzdoto prejudiciālo jautājumu skaidri izriet no judikatūras vai ja atbilde uz jautājumu nerada nekādas pamatotas šaubas, tā pēc tiesneša referenta priekšlikuma un pēc ģenerāladvokāta uzklausīšanas jebkurā brīdī var lemt, izdodot motivētu rīkojumu.

18 Šī tiesību norma ir jāpiemēro šajā lietā.

19 Iesākumā ir jāatgādina, ka saskaņā ar pastāvīgo judikatūru ar LESD 267. pantu ieviestajā sadarbības starp valstu tiesām un Tiesu procedūrā Tiesai ir jāsniedz valsts tiesai noderīga atbilde, kas ļautu tai izlemt tās izskatīšanā esošo lietu. Aplūkojot no šādas perspektīvas, Tiesai attiecīgā gadījumā ir jāpārformulē tai iesniegtie jautājumi. Turklāt Tiesai var nākties ņemt vērā tādas Savienības tiesību normas, uz kurām valsts tiesa sava jautājuma izklāstā nav atsaukusies (spriedums, 2019. gada 5. decembris, *Centraal Justitieel Incassobureau* (Naudas sodu atzīšana un izpilde), C-671/18, EU:C:2019:1054, 26. punkts un tajā minētā judikatūra).

20 Aplūkojamajā gadījumā iesniedzējtiesa savu prejudiciālo jautājumu formulējumā neatsaucas ne uz vienu tiesību normu. Tomēr no iesniedzējtiesas nolēmuma skaidri izriet, ka šī tiesa šaubās par tās kompetenci izskatīt prasību par kompensācijas izmaksu, kas celta pret gaisa pārvadātāju, kurš ir atbildīgs par pēdējo lidojuma segmentu, un ir tās izskatīšanā.

21 Līdz ar to šie jautājumi ir jāizvērtē Regulas Nr. 1215/2012 noteikumu par jurisdikciju gaismā.

22 Šādos apstākļos minētie jautājumi, kas ir izvērtējami kopā, ir jāsaprot tādējādi, ka ar tiem iesniedzējtiesa būtībā vaicā Tiesai, vai Regulas Nr. 1215/2012 7. panta 1. punkta b) apakšpunkta otrais ievilkums ir jāinterpretē tādējādi, ka "izpildes vieta" šīs tiesību normas izpratnē attiecībā uz lidojumu, ko raksturo vienota rezervācija, kura ir apstiprināta visam maršrutam, un kas ir sadalīts vairākos segmentos, var būt lidojuma pirmā segmenta izlidošanas vieta, ja pārvadājumu šajos lidojuma segmentos izpilda divi dažādi gaisa pārvadātāji un ja pamats prasībai par kompensācijas izmaksu, kura tiek celta, pamatojoties uz Regulu Nr. 261/2004, ir lidojuma pēdējā segmenta atcelšana un tā ir vērsta pret gaisa pārvadātāju, kurš ir atbildīgs par šo pēdējo segmentu.

23 Šajā ziņā ir jāatgādina, ka Regulas Nr. 1215/2012 7. panta 1. punkta b) apakšpunkta otrajā ievilkumā ir noteikts, ka lietās, kas attiecas uz līgumiem, ja personas domicils ir kādā dalībvalstī, lai pret to vērstos tiesā citā dalībvalstī, attiecīgās saistības izpildes vieta šīs tiesību normas piemērošanai un, ja nepastāv citāda vienošanās, pakalpojumu sniegšanas gadījumā ir vieta dalībvalstī, kurā saskaņā ar līgumu pakalpojumu sniedza vai tas būtu bijis jāsniedz.

24 Atbilstīgi arī ir jānorāda, ka, tā kā ar Regulu Nr. 1215/2012 ir atcelta un aizstāta Padomes Regula (EK) Nr. 44/2001 (2000. gada 22. decembris) par jurisdikciju un spriedumu atzīšanu un izpildi civillietās un komerclietās (OV 2001, L 12, 1. lpp.), Tiesas sniegtā interpretācija par šīs pēdējās regulas noteikumiem attiecas arī uz Regulu Nr. 1215/2012, ja šo abu Savienības tiesību instrumentu noteikumi var tikt atzīti par līdzvērtīgiem (spriedums, 2019. gada 8. maijs, *Kerr*, C-25/18, EU:C:2019:376, 19. punkts un tajā minētā judikatūra).

25 Tādējādi Tiesas sniegtā interpretācija attiecībā uz Regulas Nr. 44/2001 5. panta 1. punktu ir attiecināma arī uz Regulas Nr. 1215/2012 7. panta 1. punktu, jo šīs tiesību normas var atzīt par līdzvērtīgām (spriedums, 2019. gada 8. maijs, *Kerr*, C-25/18, EU:C:2019:376, 20. punkts un tajā minētā judikatūra).

26 Attiecībā uz Regulas Nr. 44/2001 5. panta 1. punktu Tiesa ir atzinusi, ka saistībā ar tiešiem lidojumiem gan lidmašīnas izlidošanas vieta, gan ielidošanas vieta vienādā mērā ir uzskatāmas par vietu, kurā galvenokārt tiek sniegti pakalpojumi, kas paredzēti gaisa pārvadājuma līgumā, un līdz ar to personai, kura ceļ prasību par kompensācijas izmaksu, pamatojoties uz Regulu Nr. 261/2004, ir iespēja izvēlēties celt savu prasību vai nu tiesā, kuras darbības teritorijā atrodas minētajā līgumā paredzētā lidmašīnas izlidošanas vieta, vai arī tiesā, kuras darbības teritorijā atrodas minētajā līgumā paredzētā lidmašīnas ielidošanas vieta (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2009. gada 9. jūlijs, *Rehder*, C-204/08, EU:C:2009:439, 43. un 47. punkts).

27 Šajā ziņā Tiesa ir precizējusi, ka, lai gan "izpildes vietas" jēdziens, kā tas interpretēts 2009. gada 9. jūlija spriedumā *Rehder* (C-204/08, EU:C:2009:439), ietver norādi uz tiešu lidojumu, tas tomēr *mutatis mutandis* ir attiecināms arī uz tādiem gadījumiem, kad savienotais reiss, kuru raksturo vienota rezervācija visam maršrutam, ietver divus segmentus (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2018. gada 7. marts, *flightright* u.c., C-274/16, C-447/16 un C-448/16, EU:C:2018:160, 69., kā arī 71. punkts).

28 No tā izriet – ja lidojumu raksturo vienota apstiprināta rezervācija visam maršrutam un ja tam ir divi segmenti, personai, kas ceļ prasību par kompensācijas izmaksu, pamatojoties uz Regulu Nr. 261/2004, arī ir iespēja izvēlēties celt savu prasību vai nu tiesā, kuras darbības teritorijā atrodas lidojuma pirmā segmenta izlidošanas vieta, vai arī tiesā, kuras darbības teritorijā atrodas lidojuma otrā segmenta ielidošanas vieta.

29 Kā izriet no iesniedzējtiesas nolēmuma, pamatlietā aplūkojamo lidojumu ir veidojuši trīs segmenti. Tomēr, ja gaisa pārvadājuma līgumu raksturo vienota apstiprināta rezervācija attiecībā uz visu maršrutu, šis līgums paredz gaisa pārvadātāja saistību pārvadāt pasažieri no punkta A uz punktu D. Tāda pārvadāšanas darbība ir uzskatāma par pakalpojumu, kura viena no galvenajām sniegšanas vietām atrodas punktā A (pēc analoģijas skat. spriedumu, 2018. gada 7. marts, *flightright* u.c., C-274/16, C-447/16 un C-448/16, EU:C:2018:160, 71. punkts).

30 Šādos apstākļos ir jāuzskata, ka tāda savienota lidojuma gadījumā, kuru raksturo vienota apstiprināta rezervācija visam maršrutam un kurš ietver vairākus segmentus, šā lidojuma izpildes vieta Regulas Nr. 1215/2012 7. panta 1. punkta b) apakšpunkta otrā ievilkuma izpratnē var būt lidojuma pirmā segmenta izlidošanas vieta kā viena no pakalpojumu, kas ir gaisa pārvadājuma līguma priekšmets, galvenajām sniegšanas vietām.

31 Tā kā šai vietai ir pietiekami cieša saikne ar strīda materiālajiem elementiem un tādējādi tā nodrošina Regulas Nr. 1215/2012 7. panta 1. punktā paredzētajos noteikumos par īpašo jurisdikciju prasīto ciešo sasaisti starp gaisa pārvadājumu līgumu un kompetento tiesu, tā atbilst šo noteikumu pamatā esošajam tuvumā esamības mērķim (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2018. gada 7. marts, *flightright* u.c., C-274/16, C-447/16 un C-448/16, EU:C:2018:160, 74. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra).

32 Šis risinājums atbilst arī minētajos noteikumos prasītajam paredzamības principam, jo tas ļauj gan prasītājam, gan atbildētājam identificēt lidojuma pirmā segmenta izlidošanas vietas, kāda tā ir noteikta šajā pārvadājuma līgumā, tiesu kā tiesu, kurā var tikt celta prasība (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2018. gada 7. marts, *flightright* u.c., C-274/16, C-447/16 un C-448/16, EU:C:2018:160, 75. un 77. punkts).

33 Attiecībā uz iespēju tādā lietā kā pamatlieta vērsties pret gaisa pārvadātāju, kas ir atbildīgs par pēdējo lidojumu segmentu, tiesā, kuras darbības teritorijā atrodas pirmā segmenta sākumpunkts, ir jānorāda, ka, lai gan no iesniedzējas nolēmuma neizriet, ka *Iberia* būtu bijusi konkrēto pasažieru līgumpartnere, Regulas Nr. 1215/2012 7. panta 1. punktā paredzētā noteikuma par īpašo jurisdikciju lietās, kas attiecas uz līgumiem, piemērošanas priekšnoteikums ir nevis līguma noslēgšana starp divām personām, bet tādas juridiskas saistības esamība, kuru viena persona ir brīvprātīgi uzņēmusies attiecībā pret otru un uz kuru ir balstīta prasītāja celtā prasība (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2018. gada 7. marts, *flightright* u.c., C-274/16, C-447/16 un C-448/16, EU:C:2018:160, 60. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra).

34 Šajā ziņā Regulas Nr. 261/2004 3. panta 5. punkta otrajā teikumā ir precizēts – ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs šīs regulas 2. panta b) punkta izpratnē, 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.

35 Tādējādi ir uzskatāms, ka minētais pārvadātājs pilda saistības, ko tas brīvprātīgi uzņēmies pret attiecīgā pasažiera līgumpartneri. Šo saistību pamats ir gaisa pārvadājuma līgums (spriedums, 2018. gada 7. marts, *flightright* u.c., C-274/16, C-447/16 un C-448/16, EU:C:2018:160, 63. punkts).

36 Ņemot vērā visus iepriekš minētos apsvērumus, uz uzdotajiem jautājumiem ir jāatbild, ka Regulas Nr. 1215/2012 7. panta 1. punkta b) apakšpunkta otrais ievilkums ir jāinterpretē tādējādi, ka "izpildes vieta" šīs tiesību normas izpratnē attiecībā uz lidojumu, ko raksturo vienota rezervācija, kura ir apstiprināta visam maršrutam, un kas ir sadalīts vairākos segmentos, var būt lidojuma pirmā segmenta izlidošanas vieta, ja pārvadājumu šajos lidojuma segmentos izpilda divi dažādi pārvadātāji un ja pamats prasībai par kompensācijas izmaksu, kura tiek celta, pamatojoties uz Regulu Nr. 261/2004, ir lidojuma pēdējā segmenta atcelšana un tā ir vērsta pret gaisa pārvadātāju, kurš ir atbildīgs par šo pēdējo segmentu.

Par tiesāšanās izdevumiem

37 Tā kā attiecībā uz pamatlietas pusēm šī tiesvedība ir stadija procesā, kuru izskata iesniedzējtiesa, tai arī ir jālemj par tiesāšanās izdevumiem.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (sestā palāta) nospriež:

Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 1215/2012 (2012. gada 12. decembris) par jurisdikciju un spriedumu atzīšanu un izpildi civillietās un komerclietās 7. panta 1. punkta b) apakšpunkta otrais ievilkums ir jāinterpretē tādējādi, ka "izpildes vieta" šīs tiesību normas izpratnē attiecībā uz lidojumu, ko raksturo vienota rezervācija, kura ir apstiprināta visam maršrutam, un kas ir sadalīts vairākos segmentos, var būt lidojuma pirmā segmenta izlidošanas vieta, ja pārvadājumu šajos lidojuma segmentos izpilda divi dažādi gaisa pārvadātāji un ja pamats prasībai par kompensācijas izmaksu, kura tiek celta, pamatojoties uz Eiropas Parlamenta

un Padomes Regulu (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, ir lidojuma pēdējā segmenta atcelšana un tā ir vērsta pret gaisa pārvadātāju, kurš ir atbildīgs par šo pēdējo segmentu.

[Paraksti]