TIESAS SPRIEDUMS (ceturtā palāta)

2022. gada 7. aprīlī*

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – Gaisa pārvadājumi – Regula (EK) Nr. 261/2004 – Kopīgi noteikumi par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos – Savienots reiss, ko veido divi lidojuma segmenti – Ilga ielidošanas kavēšanās galamērķī, kas radusies šī lidojuma otrajā segmentā, kurš savieno divas lidostas trešā valstī – Šīs regulas spēkā esamība no starptautisko tiesību viedokļa

Lietā C-561/20

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko *Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel* (Briseles Uzņēmumu tiesa, kurā tiesvedība noris holandiešu valodā, Beļģija) iesniedza ar 2020. gada 21. oktobra lēmumu un kas Tiesā reģistrēts 2020. gada 26. oktobrī, tiesvedībā

Q,

R,

S

pret

United Airlines, Inc.,

TIESA (ceturtā palāta)

šādā sastāvā: palātas priekšsēdētājs K. Likurgs [*C. Lycourgos*], tiesneši S. Rodins [*S. Rodin*] (referents), Ž.-K. Bonišo [*J.-C. Bonichot*], L. S. Rosi [*L. S. Rossi*] un O. Spinjana-Matei [*O. Spineanu-Matei*],

ģenerāladvokāts: A. Rants [*A. Rantos*],

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

ņemot vērā rakstveida procesu,

ņemot vērā apsvērumus, ko sniedza:

– Q, R un S vārdā – *B. Schaumont* un *J. De Man*, *advocaten*,

* Tiesvedības valoda – holandiešu.

– *United Airlines, Inc.* vārdā – *M. Wouters*, *advocaat*,

– Beļģijas valdības vārdā – *S. Baeyens* un *P. Cottin*, kā arī *C. Pochet*, pārstāvji,

– Polijas valdības vārdā – *B. Majczyna*, pārstāvis,

– Eiropas Parlamenta vārdā – *L. Stefani* un *I. Terwinghe*, pārstāvji,

– Eiropas Savienības Padomes vārdā – *N. Rouam* un *K. Michoel*, pārstāvji,

– Eiropas Komisijas vārdā – *A. Nijenhuis*, *K. Simonsson* un *P.-J. Loewenthal*, pārstāvji,

noklausījusies ģenerāladvokāta secinājumus 2021. gada 9. decembra tiesas sēdē,

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

1 Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu, pirmkārt, ir par to, kā interpretēt 3. panta 1. punkta a) apakšpunktu, lasot to kopā ar 6. un 7. pantu, 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.), kā arī, otrkārt, par Regulas Nr. 261/2004 spēkā esamību no starptautisko tiesību viedokļa un it īpaši principu, saskaņā ar kuru katrai valstij ir pilnīga un ekskluzīva suverenitāte pār savu teritoriju un gaisa telpu.

2 Šis lūgums ir iesniegts tiesvedībā starp Q, R un S, no vienas puses, un *United Airlines, Inc.*, no otras puses, par kompensācijas izmaksu sakarā ar savienotā reisa kavēšanos.

Atbilstošās tiesību normas

3 Regulas Nr. 261/2004 1., 4., 7. un 8. apsvērums ir formulēts 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.

[..]

(4) Tādēļ Kopienai ir jāpaaugstina ar minēto regulu noteiktie aizsardzības standarti, lai pastiprinātu pasažieru tiesības un nodrošinātu, ka gaisa pārvadātāji strādā liberalizētā tirgū atbilstīgi saskaņotiem nosacījumiem.

[..]

(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.

(8) Šī regula neierobežo apkalpojošā gaisa pārvadātāja tiesības prasīt kompensāciju no kādas personas, tostarp trešajām personām, saskaņā ar piemērojamiem tiesību aktiem."

4 Šīs regulas 2. panta "Definīcijas" a)–c) un h) punktā ir noteikts:

"Šajā regulā:

a) "gaisa pārvadātājs" ir gaisa satiksmes uzņēmums ar derīgu uzņēmējdarbības licenci;

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.)];

[..]

h) "galamērķis" ir galamērķis, kas norādīts uz biļetes, kuru uzrāda pie reģistrācijas letes, vai, tieši savienoto reisu gadījumā, pēdējā reisa galamērķis; pieejamus alternatīvus reisus ar pārsēšanos neņem vērā, ja ievēro sākotnēji plānoto ielidošanas laiku."

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

"1. Šo regulu piemēro:

a) pasažieriem, kas izlido no lidostas kādas dalībvalsts teritorijā, uz kuru attiecas Līgums;

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 "Atcelšana" 1. un 3. punktā ir noteikts:

"1. 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.

[..]

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."

7 Saskaņā ar Regulas Nr. 261/2004 6. pantu "Kavēšanās":

"1. Ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs atbilstīgi paredzētajam izlidošanas laikam paredz lidojuma kavēšanos:

a) divas stundas vai ilgāk attiecībā uz 1500 kilometru vai mazāka attāluma lidojumiem vai

b) trīs stundas vai ilgāk attiecībā uz lidojumiem Kopienas iekšienē vairāk nekā 1500 kilometru attālumā un visiem citiem lidojumiem 1500 līdz 3500 kilometru attālumā, vai arī

c) četras stundas vai ilgāk attiecībā uz visiem lidojumiem, uz ko neattiecas a) vai b) apakšpunkts,

apkalpojošajam gaisa pārvadātājam ir jāsniedz pasažieriem:

i) 9. panta 1. punkta a) apakšpunktā un 2. punktā minētais atbalsts un

ii) ja paredzams, ka izlidošanas laiks ir vismaz nākamajā dienā pēc iepriekš paredzētā izlidošanas laika, 9. panta 1. punkta b) un c) apakšpunktā minētais atbalsts, un

iii) ja lidojums kavējas vismaz piecas stundas, 8. panta 1. punkta a) apakšpunktā minētais atbalsts.

2. Minēto atbalstu sniedz iepriekš minētajās katram attālumam atbilstošajās laika robežās."

8 Šīs regulas 7. panta "Tiesības saņemt kompensāciju" 1. punktā ir paredzēts:

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

a) EUR 250 par visiem lidojumiem 1500 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.

[..]"

9 Minētās regulas 13. pantā "Tiesības uz atlīdzinājumu" 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 prejudiciālie jautājumi

10 Prasītāji pamatlietā ar ceļojumu aģentūras starpniecību veica vienotu rezervāciju pie Kopienas pārvadātāja *Deutsche Lufthansa AG* (turpmāk tekstā – "*Lufthansa*") savienotajam reisam no Briseles (Beļģija) uz Sanhosē [*San José*] (Amerikas Savienotās Valstis) ar starpnosēšanos Ņuarkā [*Newark*] (Amerikas Savienotās Valstis).

11 Šo savienoto reisu pilnībā veica *United Airlines*, kas ir trešā valstī reģistrēts gaisa pārvadātājs. Prasītāji pamatlietā nonāca savā galamērķī ar 223 minūšu kavēšanos.

12 Ar 2018. gada 6. septembra vēstuli sabiedrība *Happy Flights BVBA*, kurai tika cedēts prasītāju pamatlietā prasījums, saskaņā ar Regulu Nr. 261/2004 pieprasīja *United Airlines* saistībā ar šo kavēšanos samaksāt kompensāciju 600 EUR par katru personu, proti, kopējo summu 1800 EUR.

13 2018. gada 4. oktobrī *United Airlines* sniedza atbildi *Happy Flights*, apgalvojot, ka šī regula nav piemērojama, jo kavēšanās notikusi attiecīgā lidojuma otrajā segmentā.

14 Ar 2018. gada 5. oktobra vēstuli *Happy Flights* atbildēja *United Airlines*, atsaucoties uz Tiesas judikatūru, lai apstrīdētu tās nostāju un pieprasītu tai izmaksāt šī sprieduma 12. punktā minēto kompensāciju.

15 Ar 2018. gada 10. oktobra vēstuli *United Airlines* savukārt sniedza atbildi *Happy Flights*.

16 2018. gada 11. oktobrī *Happy Flights* nosūtīja *United Airlines* brīdinājuma vēstuli. Tajā pašā dienā pēdējā minētā informēja *Happy Flights*, ka tā savu nostāju nemaina.

17 2019. gada 3. maijā *Happy Flights* informēja *United Airlines* – vienlaikus atkārtoti aicinot to veikt maksājumu –, ka tai cedētais prasījums ir nodots atpakaļ prasītājiem pamatlietā.

18 2019. gada 22. jūlijā prasītāji pamatlietā lūdza *United Airlines* ierasties *Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel* (Briseles Uzņēmumu tiesa, kurā tiesvedība noris holandiešu valodā, Beļģija), iesniedzējtiesā, lai panāktu, ka tai tiek piespriests izmaksāt šī sprieduma 12. punktā norādīto kompensāciju kopā ar nokavējuma procentiem, sākot no 2018. gada 6. septembra, un likumiskajiem procentiem.

19 Minētajā kontekstā šai tiesai ir šaubas par atbildi, kas sniedzama uz atsevišķiem *United Airlines* izvirzītajiem argumentiem, kuri attiecas gan uz Regulas Nr. 261/2004 piemērojamību, gan uz tās spēkā esamību.

20 Pirmām kārtām, *United Airlines* apstrīd Regulas Nr. 261/2004 piemērojamību, ja ilga kavēšanās notiek lidojumā no lidostas uz lidostu, kuras abas atrodas trešās valsts teritorijā, pat ja tas ir savienotā reisa otrais un pēdējais segments un pirmais segments veikts no lidostas, kas atrodas kādas dalībvalsts teritorijā.

21 Šajā ziņā, pirmkārt, iesniedzējtiesa norāda, ka, lai gan 2018. gada 31. maija spriedums *Wegener* (C-537/17, EU:C:2018:361) par kavēšanos savienotā reisa pirmajā segmentā, ko veicis pārvadātājs, kurš nav Kopienas gaisa pārvadātājs, no lidostas kādas dalībvalsts teritorijā, liecina par Regulas Nr. 261/2004 piemērojamību, šī sprieduma atziņas nevar vienkārši attiecināt uz tajā izskatāmo lietu, jo šajā gadījumā kavēšanās, kas ietekmēja prasītājus pamatlietā, ir notikusi attiecīgā lidojuma otrajā segmentā no lidostas, kas atrodas trešā valstī.

22 Otrkārt, iesniedzējtiesa vērš uzmanību uz to, ka 2019. gada 11. jūlija spriedumā *České aerolinie* (C-502/18, EU:C:2019:604) Tiesa ir nospriedusi, ka Regula Nr. 261/2004 ir piemērojama arī savienotā reisa otrajam segmentam, ja pirmais lidojuma segments veikts no lidostas kādas dalībvalsts teritorijā. Lietā, kurā tika taisīts šis spriedums, radās jautājums, vai Kopienas pārvadātājam, kas bija veicis minētā lidojuma pirmo segmentu, varēja būt pienākums izmaksāt kompensāciju pasažierim, kura ielidošana [galamērķī] notika ar ilgu kavēšanos šī paša lidojuma otrā segmenta dēļ, ko fiziski izpildīja trešās valsts gaisa pārvadātājs. Tomēr minētā tiesa uzskata, ka šīs lietas fakti atšķiras no tajā izskatāmās lietas faktiem, jo tā neattiecas ne uz vienu Kopienas pārvadātāju un Kopienas pārvadātājs, kas izdeva biļetes, *Lufthansa*, pat nav šīs lietas dalībnieks. Tādējādi minētajā spriedumā Tiesas rasto risinājumu nevar vienkārši attiecināt uz šo lietu.

23 Otrām kārtām, saistībā ar Regulas Nr. 261/2004 spēkā esamības jautājumu iesniedzējtiesa norāda uz *United Airlines* apgalvojumu, ka tad, ja šī regula būtu piemērojama gadījumā, ja ilga kavēšanās būtu notikusi savienotā reisa otrajā segmentā, kas pilnībā veikts trešās valsts teritorijā, tai būtu eksteritoriāla piemērojamība un tas ir pretrunā starptautiskajām tiesībām. Precīzāk, *United Airlines* skatījumā suverenitātes princips nepieļaujot, ka minētā regula tiek piemērota tādai situācijai trešās valsts teritorijā, kāda tiek aplūkota pamatlietā, kad kavēšanās ir notikusi Amerikas Savienoto Valstu teritorijā un sekas ir iestājušās tikai šajā teritorijā. Ja šis *United Airlines* apgalvojums izrādītos pareizs, iesniedzējtiesa tādā gadījumā vēlas noskaidrot, vai šī pati regula ir spēkā no starptautisko tiesību viedokļa.

24 Šādos apstākļos *Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel* (Briseles Uzņēmumu tiesa, kurā tiesvedība noris holandiešu valodā) nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:

> "1) Vai [Regulas Nr. 261/2004] 3. panta 1. punkta a) apakšpunkts un 7. pants, ņemot vērā Tiesas sniegto interpretāciju, ir jāinterpretē tādējādi, ka pasažierim ir tiesības saņemt kompensāciju no gaisa pārvadātāja, kas nav Kopienas gaisa pārvadātājs, ja viņš savu galamērķi sasniedz vairāk nekā ar trīs stundu nokavējumu tāpēc, ka pēdējais lidojums ar izlidošanas un ielidošanas vietu trešā valstī un bez nosēšanās kādas dalībvalsts teritorijā kavējās, un šis lidojums ir daļa no tāda lidojuma ar pārsēšanos, kura pirmā izlidošanas vieta ir lidosta kādas dalībvalsts teritorijā, kuru kopumā veic šis gaisa pārvadātājs un kuru pasažieris ar vienotu rezervāciju ir rezervējis pie Kopienas gaisa pārvadātāja, kas neveic nevienu no šiem lidojumiem?

2) Ja uz pirmo jautājumu tiek atbildēts apstiprinoši: vai [Regula Nr. 261/2004], ja tā tiek interpretēta pirmā jautājuma izpratnē, ir pretrunā starptautiskajām tiesībām, it īpaši principam, ka katrai valstij ir pilnīga un ekskluzīva suverenitāte attiecībā uz savu gaisa telpu, jo saskaņā ar šo interpretāciju Savienības tiesības ir jāpiemēro faktiem, kas ir norisinājušies trešās valsts teritorijā?"

Par prejudiciālajiem jautājumiem

Par pirmo jautājumu

25 Uzdodot pirmo jautājumu, iesniedzējtiesa būtībā jautā, vai Regulas Nr. 261/2004 3. panta 1. punkta a) apakšpunkts, lasot to kopā ar 6. un 7. pantu, ir jāinterpretē tādējādi, ka tāda savienota reisa no lidostas dalībvalsts teritorijā uz lidostu trešās valsts teritorijā ar pārsēšanos citā šīs trešās valsts lidostā, kurš sastāv no diviem lidojuma segmentiem un kurš ar vienotu rezervāciju ir rezervēts pie Kopienas pārvadātāja, pasažierim ir tiesības uz kompensāciju no trešās valsts gaisa pārvadātāja, kas ir veicis šo lidojumu kopumā, ja šis pasažieris ir sasniedzis galamērķi vairāk nekā ar trīs stundu kavēšanos, kura radusies minētā lidojuma otrajā segmentā.

26 Lai atbildētu uz šo jautājumu, jāatgādina, ka saskaņā ar Regulas Nr. 261/2004 3. panta 1. punkta a) apakšpunktu šī regula attiecas uz pasažieriem, kuri izlido no lidostas kādas dalībvalsts teritorijā.

27 Tādējādi no šīs tiesību normas skaidrā formulējuma izriet, ka uz tādu savienotā reisa pasažieru situāciju, kuri izlido no lidostas kādas dalībvalsts teritorijā, Regula Nr. 261/2004 attiecas.

28 Šo secinājumu neatspēko nedz tas, ka šajā lidojumā ir notikusi starpnosēšanās trešās valsts teritorijā, nedz arī tas, ka gaisa pārvadātājs, kas veica minēto lidojumu, nav "Kopienas pārvadātājs" šīs regulas 2. panta c) punkta izpratnē.

29 Proti, Tiesa ir konsekventi nospriedusi, ka tāds lidojums ar vienu vai vairākkārtēju pārsēšanos, uz kuru ir veikta vienota rezervācija, veido kopumu Regulā Nr. 261/2004 paredzēto pasažieru tiesību saņemt kompensāciju vajadzībām, un tas nozīmē, ka šīs regulas piemērojamība jāvērtē, ņemot vērā šī lidojuma sākotnējās izlidošanas vietu un galamērķi (spriedums, 2022. gada 24. februāris, *Airhelp* (Aizstājošā lidojuma kavēšanās), C-451/20, EU:C:2022:123, 26. punkts un tajā minētā judikatūra).

30 No tā izriet, ka, tā kā savienotie reisi, uz kuriem ir veikta vienota rezervācija, ir jāuzskata par tādiem, kas veido kopumu Regulā Nr. 261/2004 paredzēto pasažieru tiesību saņemt kompensāciju vajadzībām, un tā kā šīs regulas piemērojamība šo lidojumu pasažieriem jāizvērtē, ņemot vērā to sākotnējo izlidošanas vietu un galamērķi, vietai, kur notiek kavēšanās, kā ģenerāladvokāts ir uzsvēris secinājumu 40. punktā, nav nekādas ietekmes uz šo piemērojamību.

31 Turklāt, kā izriet no Regulas Nr. 261/2004 3. panta 1. punkta b) apakšpunkta, Kopienas pārvadātāja veikts lidojums ir nosacījums šīs regulas piemērošanai tikai attiecībā uz tādu reisu pasažieriem, kuri izlido no lidostas trešās valsts teritorijā uz lidostu kādas dalībvalsts teritorijā. Turpretim saskaņā ar minētās regulas 3. panta 1. punkta a) apakšpunktu šāds nosacījums attiecībā uz to reisu pasažieriem, kuri izlido no lidostas kādas dalībvalsts teritorijā, nav izvirzīts.

32 Visbeidzot, Regulas Nr. 261/2004 patērētāju aizsardzības mērķis apstiprina šī sprieduma 27. punktā izdarīto secinājumu. Kā ģenerāladvokāts ir uzsvēris secinājumu 41. punktā, nošķiršana atkarībā no tā, vai kavēšanās iemesls ir tāda savienotā reisa pirmais vai otrais segments, uz kuru ir veikta vienota rezervācija, būtu nepamatota, tāpēc ka *United Airlines* būtu jāizmaksā kompensācija gadījumā, ja kavēšanās būtu radusies šī lidojuma pirmajā segmentā, bet tas tai nebūtu jādara, ja kavēšanās rastos lidojuma otrajā segmentā, lai gan šāds savienotais reiss jāuzskata par kopumu tiesību saņemt kompensāciju vajadzībām un pasažieri abos gadījumos galamērķī nonāktu ar vienlīdz ilgu kavēšanos un līdz ar to tiem būtu tādas pašas neērtības.

33 Ņemot vērā iepriekš minēto, jāuzskata, ka tāds savienots reiss no Eiropas Savienības kā pamatlietā ietilpst Regulas Nr. 261/2004 piemērošanas jomā saskaņā ar tās 3. panta 1. punkta a) apakšpunktu.

34 Saistībā ar jautājumu, vai trešās valsts gaisa pārvadātājam, kurš nav noslēdzis pārvadājuma līgumu ar savienotā reisa pasažieriem, bet kurš ir veicis šo lidojumu, var būt pienākums samaksāt Regulā Nr. 261/2004 paredzēto kompensāciju pasažieriem, no šīs regulas 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta un 3. punkta formulējuma izriet, ka šīs kompensācijas maksātājs var būt tikai "apkalpojošais gaisa pārvadātājs" minētās regulas 2. panta b) punkta izpratnē. Saskaņā ar šo tiesību normu "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".

35 Tiesa ir precizējusi, ka šajā definīcijā ir izvirzīti divi kumulatīvi nosacījumi, lai gaisa pārvadātājs varētu tikt kvalificēts par "apkalpojošo gaisa pārvadātāju", no kuriem viens attiecas uz aplūkotā lidojuma veikšanu un otrs – uz 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).

36 Proti, kā ģenerāladvokāts būtībā ir norādījis secinājumu 47. punktā, Savienības likumdevējs, pieņemot Regulu Nr. 261/2004, ir izvēlējies noteikt apkalpojošajam gaisa pārvadātājam ekskluzīvu atbildību, lai nodrošinātu aviopasažieru tiesību aizsardzību un tiesisko drošību attiecībā uz tās personas noteikšanu, kurai ir jāpilda šajā regulā paredzētie pienākumi.

37 Pirmajā nosacījumā kā galvenais elements ir izvirzīts "lidojuma" jēdziens. Tiesa jau ir nospriedusi, ka šis jēdziens jāsaprot kā "gaisa transporta ietvaros veikta darbība, kas savā veidā ir šī transporta "daļa", kuru veic gaisa pārvadātājs, kas nosaka savu maršrutu" (spriedums, 2018. gada 4. jūlijs, *Wirth* u.c. C-532/17, EU:C:2018:527, 19. punkts).

38 Tādējādi par apkalpojošo gaisa pārvadātāju jāuzskata tas pārvadātājs, kurš savas pasažieru pārvadāšanas darbības ietvaros pieņem lēmumu veikt konkrētu lidojumu, tostarp nosakot tā maršrutu, un tādējādi ieinteresētajām personām piedāvāt gaisa pārvadājumu. Lai pieņemtu šādu lēmumu, gaisa pārvadātājam ir jāuzņemas atbildība par šī lidojuma veikšanu, tostarp arī iespējamā tā atcelšanas vai ilgas kavēšanās gadījumā (spriedums, 2018. gada 4. jūlijs, *Wirth* u.c., C-532/17, EU:C:2018:527, 20. punkts).

39 Saistībā ar otro nosacījumu jāatgādina, ka Regulas Nr. 261/2004 3. panta 5. punkta otrajā teikumā ir precizēts, ka tad, ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs, kam nav līguma ar pasažieri, pilda saistības saskaņā ar šo regulu, ir uzskatāms, ka šis pārvadātājs to dara tās personas vārdā, kurai ir līgums ar minēto pasažieri.

40 No tā izriet, kā ģenerāladvokāts ir norādījis secinājumu 49. punktā, ka līgumiskas saiknes neesamībai starp attiecīgajiem pasažieriem un apkalpojošo gaisa pārvadātāju nav nozīmes, ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs pats ir nodibinājis savas līgumiskās attiecības ar gaisa pārvadātāju, kas ir noslēdzis līgumu ar šiem pasažieriem.

41 No Tiesai iesniegtajiem lietas materiāliem izriet, pirmkārt, ka *United Airlines* veica savienoto reisu pamatlietā un, otrkārt, ka šis lidojums tika veikts atbilstoši koda koplietošanas līgumam ar *Lufthansa*.

42 Šādos apstākļos *United Airlines* jāuzskata par apkalpojošo gaisa pārvadātāju Regulas Nr. 261/2004 2. panta b) punkta izpratnē, jo tā šo lidojumu ir veikusi atbilstoši koda koplietošanas līgumam *Lufthansa* – līgumpārvadātāja pamatlietā – vārdā.

43 Visbeidzot jānorāda, ka no Regulas Nr. 261/2004 13. panta izriet, ka apkalpojošais gaisa pārvadātājs, kurš maksā kompensāciju vai izpilda citus tam šajā regulā paredzētos pienākumus, saglabā tiesības prasīt kompensāciju no jebkuras personas, tostarp trešām personām, saskaņā ar piemērojamiem valsts tiesību aktiem.

44 Ņemot vērā visus iepriekš minētos apsvērumus, uz pirmo jautājumu ir jāatbild, ka Regulas Nr. 261/2004 3. panta 1. punkta a) apakšpunkts, lasot to kopā ar 6. un 7. pantu, ir jāinterpretē tādējādi, ka tāda savienota reisa no lidostas dalībvalsts teritorijā uz lidostu trešās valsts teritorijā ar pārsēšanos citā šīs trešās valsts lidostā, kurš sastāv no diviem lidojuma segmentiem un kurš ar vienotu rezervāciju ir rezervēts pie Kopienas pārvadātāja, pasažierim ir tiesības uz kompensāciju no trešās valsts gaisa pārvadātāja, kas ir veicis šo lidojumu kopumā šī Kopienas pārvadātāja vārdā, ja šis pasažieris ir sasniedzis galamērķi vairāk nekā ar trīs stundu kavēšanos, kura radusies minētā lidojuma otrajā segmentā.

Par otro jautājumu

45 Uzdodot otro jautājumu, iesniedzējtiesa jautā, vai Regula Nr. 261/2004 ir spēkā, ņemot vērā starptautisko paražu tiesību principu, saskaņā ar kuru katrai valstij ir pilnīga un ekskluzīva suverenitāte pār savu gaisa telpu, ciktāl šī regula ir piemērojama tāda savienotā reisa pasažieriem ar izlidošanu no lidostas, kas atrodas kādas dalībvalsts teritorijā, uz lidostu trešās valsts teritorijā, kura ilga kavēšanās ir radusies šīs trešās valsts teritorijā veiktā lidojuma segmentā.

46 Vispirms jāatgādina, ka no LES 3. panta 5. punkta izriet, ka Savienība atbalsta starptautisko tiesību normu stingru ievērošanu un attīstību. Tādējādi, pieņemot tiesību aktu, tai jāievēro starptautiskās tiesības kopumā, tostarp Savienības iestādēm saistošās starptautiskās paražu tiesības (spriedums, 2011. gada 21. decembris, *Air Transport Association of America* u.c., C-366/10, EU:C:2011:864, 101. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra).

47 Turpinot jānorāda, ka princips, saskaņā ar kuru katrai valstij ir pilnīga un ekskluzīva suverenitāte attiecībā uz savu gaisa telpu, ir starptautisko paražu tiesību princips (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2011. gada 21. decembris, *Air Transport Association of America* u.c., C-366/10, EU:C:2011:864, 103. un 104. punkts).

48 Visbeidzot – nav šaubu, ka privātpersona var atsaukties uz iepriekšējā punktā minētajiem starptautisko paražu tiesību principiem, lai Tiesa pārbaudītu Savienības tiesību akta spēkā esamību, ja, pirmkārt, ar šiem principiem var tikt apšaubīta Savienības kompetence pieņemt minēto aktu un, otrkārt, attiecīgais akts var ietekmēt tiesības, kas privātpersonām izriet no

Savienības tiesībām, vai radīt tām ar šīm tiesībām saistītus pienākumus (spriedums, 2011. gada 21. decembris, *Air Transport Association of America* u.c., C-366/10, EU:C:2011:864, 107. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra).

49 Šajā gadījumā princips, saskaņā ar kuru katrai valstij ir pilnīga un ekskluzīva suverenitāte pār savu gaisa telpu, būtībā ir izvirzīts, lai Tiesa izvērtētu, vai Savienībai, ņemot vērā šo principu, ir bijusi kompetence pieņemt Regulu Nr. 261/2004, ciktāl tā attiecas uz tāda savienotā reisa pasažieriem ar izlidošanu no lidostas, kas atrodas kādas dalībvalsts teritorijā, uz lidostu trešās valsts teritorijā, kura ilgā kavēšanās ir radusies šīs trešās valsts teritorijā veiktā lidojuma segmentā.

50 Tātad, pat ja rodas iespaids, ka attiecīgā principa piemērošanas joma rada vienīgi valstu savstarpējās saistības, tādos apstākļos kā iesniedzējtiesas izskatāmajā lietā, kurā Regula Nr. 261/2004 atbildētājai pamatlietā var radīt no Savienības tiesībām izrietošus pienākumus, nevar arī tikt izslēgts, ka šī atbildētāja var atsaukties uz minēto principu un ka Tiesa, ņemot vērā šo principu, tādējādi var pārbaudīt šīs regulas spēkā esamību.

51 Tomēr, tā kā starptautisko paražu tiesību principa precizitātes pakāpe nav tāda pati kā starptautiskā nolīguma tiesību normai, pārbaudei tiesā obligāti jābūt ierobežotai ar jautājumu, vai, pieņemot attiecīgo aktu, Savienības iestādes saistībā ar šī principa piemērošanas nosacījumiem nav pieļāvušas acīmredzamu kļūdu vērtējumā (spriedums, 2011. gada 21. decembris, *Air Transport Association of America* u.c., C-366/10, EU:C:2011:864, 110. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra).

52 Vispirms, kā atgādināts šī sprieduma 26. un 27. punktā, saskaņā ar Regulas Nr. 261/2004 3. panta 1. punkta a) apakšpunktu savienotais reiss ietilpst šīs regulas piemērošanas jomā, jo pasažieri ir sākuši ceļojumu no lidostas, kura atrodas dalībvalstī. Tādējādi minētajā regulā tās piemērošanas nolūkā ir noteikta cieša saikne ar Savienības teritoriju.

53 Tādējādi jānorāda, ka šajā 3. panta 1. punkta a) apakšpunktā paredzētais Regulas Nr. 261/2004 piemērojamības kritērijs neietekmē nosacījumus, ar kādiem piemērojams valsts pilnīgas un ekskluzīvās suverenitātes pār savu gaisa telpu princips, jo šis kritērijs attiecas uz pasažieriem, kuri izlido no lidostas kādas dalībvalsts teritorijā un uz kuriem tādēļ, ņemot vērā šādu saikni, var attiekties Savienības kompetence.

54 Turpinājumā jāuzsver, kā norādīts Eiropas Savienības Padomes apsvērumos, ka šī regula ir piemērojama tādas ilgas kavēšanās gadījumam, kas radusies lidojuma segmentā, kurš veikts trešā valstī, tikai ierobežotos un skaidri definētos apstākļos, kad attiecīgais lidojums, aplūkots kopumā, tiek veikts no lidostas, kas atrodas kādas dalībvalsts teritorijā. Šāds lidojums un tā pasažieri tādējādi saglabā ciešu saikni ar Savienības teritoriju, tostarp attiecībā uz ārpus Savienības veikta lidojuma segmentu.

55 Šajā ziņā, tāpat kā ģenerāladvokāts ir uzsvēris secinājumu 64. punktā, jānorāda, ka Regula Nr. 261/2004 saskaņā ar tās 3. panta 1. punkta a) apakšpunktu nav piemērojama lidojumiem, kas pilnībā tiek veikti trešā valstī vai starp divām trešām valstīm bez jebkādas saiknes ar Savienības teritoriju.

56 Tādējādi nevar uzskatīt, ka, pieņemot Regulu Nr. 261/2004, Savienības iestādes būtu pieļāvušas acīmredzamu kļūdu vērtējumā attiecībā uz starptautisko paražu tiesību principa piemērošanas nosacījumiem, saskaņā ar kuriem katrai valstij ir pilnīga un ekskluzīva suverenitāte pār savu gaisa telpu.

57 Visbeidzot jāatgādina Regulas Nr. 261/2004 mērķis, kas, kā izriet no tās 1. un 4. apsvēruma, ir nodrošināt augsta līmeņa pasažieru aizsardzību.

58 Šajā ziņā jānorāda, ka Savienības likumdevējs principā var izvēlēties atļaut veikt savā teritorijā komerciālu darbību, šajā gadījumā – gaisa pārvadājumus, vienīgi ar nosacījumu, ka operatori ievēro Savienības definētos kritērijus, kuri ir vērsti uz to mērķu sasniegšanu, kurus Savienība ir uzņēmusies patērētāju, un konkrētāk – gaisa pasažieru, aizsardzības jomā (pēc analoģijas skat. spriedumu, 2011. gada 21. decembris, *Air Transport Association of America* u.c., C-366/10, EU:C:2011:864, 128. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra).

59 Turklāt *United Airlines* apsvērumi par iespējamo vienlīdzīgas attieksmes pret pamatlietā aplūkotā savienotā reisa pasažieriem, no vienas puses, un šī lidojuma otrā segmenta pasažieriem, no otras puses, pārkāpumu neliek apšaubīt šī sprieduma 56. punktā minēto secinājumu.

60 Proti, šīs abas pasažieru kategorijas nav salīdzināmā situācijā, ņemot vērā, ka tāda savienotā reisa pasažieri pamatlietā, kas saskaņā ar šī sprieduma 29. punktā atgādināto judikatūru jāuzskata par kopumu Regulas Nr. 261/2004 piemērojamības nolūkā, ir izlidojuši no lidostas, kas atrodas kādas dalībvalsts teritorijā, lai gan tas tā nav attiecībā uz pasažieriem, kuri tikai šī lidojuma otrajā segmentā izlido no vienas lidostas uz otru lidostu, kas abas atrodas trešās valsts teritorijā.

61 Ņemot vērā visus iepriekš minētos apsvērumus, jākonstatē, ka otrā jautājuma izskatīšanā nav atklājies neviens apstāklis, kas varētu ietekmēt Regulas Nr. 261/2004 spēkā esamību, ņemot vērā starptautisko paražu tiesību principu, saskaņā ar kuru katrai valstij ir pilnīga un ekskluzīva suverenitāte pār savu gaisa telpu.

Par tiesāšanās izdevumiem

62 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 (ceturtā 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, 3. panta 1. punkta a) apakšpunkts, lasot to kopā ar 6. un 7. pantu, ir jāinterpretē tādējādi, ka tāda savienota reisa no lidostas dalībvalsts teritorijā uz lidostu trešās valsts teritorijā ar pārsēšanos citā šīs trešās valsts lidostā, kurš sastāv no diviem lidojuma segmentiem un kurš ar vienotu rezervāciju ir rezervēts pie Kopienas pārvadātāja, pasažierim ir tiesības uz kompensāciju no trešās valsts gaisa pārvadātāja, kas ir veicis šo lidojumu kopumā šī Kopienas pārvadātāja vārdā, ja šis pasažieris ir sasniedzis galamērķi vairāk nekā ar trīs stundu kavēšanos, kura radusies minētā lidojuma otrajā segmentā.**

2) **Otrā prejudiciālā jautājuma izskatīšanā nav atklājies neviens apstāklis, kas varētu ietekmēt Regulas Nr. 261/2004 spēkā esamību, ņemot vērā starptautisko paražu tiesību principu, saskaņā ar kuru katrai valstij ir pilnīga un ekskluzīva suverenitāte pār savu gaisa telpu.**

[Paraksti]