Judikatūras krājums

ĢENERĀLADVOKĀTA ATANASIJA RANTA [*ATHANASIOS RANTOS*]
SECINĀJUMI,
sniegti 2021. gada 9. decembrī[1]

**Lieta C-561/20**

**Q,**
**R,**
**S**
**pret**
***United Airlines Inc.***

(*Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel* (Briseles Uzņēmumu tiesa, kurā tiesvedība noris holandiešu valodā, Beļģija) lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu)

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – Gaisa satiksme – Regula (EK) Nr. 261/2004 – Tiesības uz kompensāciju lidojuma ilgas kavēšanās gadījumā – Lidojums, kas sadalīts divos segmentos – Ilga kavēšanās galamērķī, kas radusies otrajā segmentā, kurš savieno divas trešās valsts lidostas – Regulas (EK) Nr. 261/2004 spēkā esamība, raugoties no starptautisko tiesību viedokļa

## I. Ievads

1. Šis lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir saistīts ar tiesvedību starp Q un R, kā arī S (turpmāk tekstā – "prasītāji pamatlietā") un *United Airlines Inc.* (Amerikas Savienotās Valstis) par kompensāciju sakarā ar savienotā reisa ilgu kavēšanos.

2. Ar pirmo prejudiciālo jautājumu, kas attiecas uz Regulas (EK) Nr. 261/2004 par kompensāciju aviopasažieriem[2] 3. panta 1. punkta a) apakšpunkta un 7. panta interpretāciju, iesniedzējtiesa aicina Tiesu precizēt dažus šīs regulas piemērojamības aspektus savienoto reisu gadījumā no lidostas kādas dalībvalsts teritorijā uz lidostu trešās valsts teritorijā, kuru galamērķis ir cita lidosta šajā trešā valstī.

3. Šajā ziņā, lai gan Tiesai vēl nav bijusi iespēja izvērtēt Regulas Nr. 261/2004 piemērojamību situācijās, kurās kavēšanās attiecas uz savienoto reisu, ko pilnībā izpilda apkalpojošais gaisa pārvadātājs, kas nav Kopienas gaisa pārvadātājs, un šī kavēšanās notiek šā reisa segmentā, kas

[1] Oriģinālvaloda – franču.

[2] Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (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.).

pilnībā norisinās trešās valsts teritorijā, es uzskatu, ka no pastāvošās judikatūras izrietošie principi sniedz noderīgus analīzes elementus, kurus *mutatis mutandis* var attiecināt uz šo lietu [3].

4. Ar otro prejudiciālo jautājumu, kas tiek uzdots pakārtoti, iesniedzējtiesa vaicā Tiesai par Regulas Nr. 261/2004 spēkā esamību, raugoties no starptautisko tiesību un it īpaši no valsts pilnīgas un ekskluzīvas suverenitātes pār tās gaisa telpu principa viedokļa. Šis jautājums ļaus Tiesai pirmo reizi izvērtēt minētās regulas spēkā esamību, raugoties no starptautisko publisko tiesību un it īpaši no starptautisko gaisa pārvadājumu paražu tiesību principa viedokļa [4].

5. Analīzes noslēgumā es ieteikšu Tiesai uz šiem diviem jautājumiem atbildēt tādējādi, ka, pirmkārt, Regulas Nr. 261/2004 3. panta 1. punkta a) apakšpunkts un 7. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka tāda situācija, kāda ir aprakstīta šo secinājumu 3. punktā, ietilpst šīs regulas piemērošanas jomā un, otrkārt, ka minētā regula saglabā savu spēku, raugoties no starptautisko tiesību un it īpaši no valsts pilnīgas un ekskluzīvas suverenitātes pār tās gaisa telpu principa viedokļa.

## II. Atbilstošās tiesību normas

6. Regulas Nr. 261/2004 1., 4. un 7. apsvērumā ir noteikts:

"(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."

[3] Tiesai jau ir bijusi iespēja izvērtēt Regulas Nr. 261/2004 piemērojamību savienoto reisu gadījumā, tostarp spriedumos, 2013. gada 26. februāris, *Folkerts* (C-11/11, turpmāk tekstā – "spriedums *Folkerts*", EU:C:2013:106), 2018. gada 31. maijs, *Wegener* (C-537/17, turpmāk tekstā – "spriedums *Wegener*", EU:C:2018:361), 2019. gada 11. jūlijs, *České aerolinie* (C-502/18, turpmāk tekstā – "spriedums *České aerolinie*", EU:C:2019:604), un 2020. gada 30. aprīlis, *Air Nostrum* (C-191/19, EU:C:2020:339). Jautājumā par Regulas Nr. 261/2004 piemērojamību gaisa satiksmes maršrutam ar sākumpunktu un galamērķi trešā valstī, kas ietver divus lidojumus ar izlidošanas vai ielidošanas vietu dalībvalstī, skat. ģenerāladvokāta H. Saugmandsgora Ēes [*H. Saugmandsgaard Øe*] secinājumus lietā *Airhelp* (Lidojuma ar mainītu maršrutu kavēšanās) (C-451/20, EU:C:2021:829, 24.–60. punkts), šo secinājumu sniegšanas brīdī spriedums šajā lietā vēl nav pasludināts).

[4] Tiesai jau ir bijusi iespēja izvērtēt Savienības tiesību akta, proti, Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2003/87/EK (2003. gada 13. oktobris), ar kuru nosaka sistēmu siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecībai Kopienā un groza Padomes Direktīvu 96/61/EK (OV 2003, L 275, 32. lpp.), spēkā esamību, raugoties no šā principa viedokļa, 2011. gada 21. decembra spriedumā *Air Transport Association of America* u.c. (C-366/10, turpmāk tekstā – "spriedums *ATAA*", EU:C:2011:864, 103. un 104. punkts).

7. Saskaņā ar šīs regulas 2. pantā "Definīcijas" noteikto:

"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 [5];

[..]

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;

[..]."

8. Regulas Nr. 261/2004 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."

9. Šīs 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:

5 OV 1992, L 240, 1. lpp.

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."

10. Minētās 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.

Nosakot attālumu, ņem vērā pēdējo galamērķi, kurā iekāpšanas atteikums vai lidojuma atcelšana ir par iemeslu tam, ka pasažieris ielido ar kavēšanos pēc paredzētā laika."

11. Šīs pašas 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."

## III. Pamatlieta, prejudiciālie jautājumi un tiesvedība Tiesā

12. Prasītāji pamatlietā ar ceļojumu aģentūras starpniecību veica vienotu rezervāciju pie Kopienas pārvadātāja *Deutsche Lufthansa AG* (turpmāk tekstā – "*Lufthansa*")[6] savienotajam reisam no Briseles Nacionālās lidostas (Beļģija) uz Sanhosē Starptautisko lidostu (Amerikas Savienotās Valstis) ar starpnosēšanos Ņūarkas Starptautiskajā lidostā (Amerikas Savienotās Valstis).

13. Šos abus lidojuma segmentus izpildīja *United Airlines*, kas ir trešās valsts gaisa pārvadātājs. Prasītāji pamatlietā nonāca galamērķī ar 223 minūšu nokavējumu, kam par iemeslu bija kavēšanās šā lidojuma otrajā segmentā, proti, tehniskas problēmas ar lidmašīnu.

14. Ar 2018. gada 6. septembra vēstuli sabiedrība *Happy Flights*, kurai bija ticis cedēts prasītāju pamatlietā prasījums, nosūtīja *United Airlines* brīdinājumu, pieprasot samaksāt 600 EUR kompensāciju par katru personu sakarā ar lidojuma otrā segmenta kavēšanos, proti, kopā 1800 EUR atbilstoši Regulai Nr. 261/2004.

15. Ar 2018. gada 4. oktobra vēstuli *United Airlines* sniedza *Happy Flights* atbildi, norādot, ka šajā gadījumā Regula Nr. 261/2004 nav piemērojama, jo kavēšanās pamatā esošās tehniskās problēmas radušās lidojuma otrajā segmentā, kas savieno abas Amerikas Savienotajās Valstīs esošās lidostas.

16. Ar 2018. gada 5. oktobra vēstuli *Happy Flights* atbildēja uz šo *United Airlines* vēstuli, ar atsaucēm uz Tiesas judikatūru apstrīdot tās nostāju un aicinot to izmaksāt kompensāciju.

17. Ar 2018. gada 10. oktobra vēstuli *United Airlines* savukārt atbildēja uz minēto *Happy Flights* vēstuli.

18. 2018. gada 11. oktobrī *Happy Flights* nosūtīja *United Airlines* brīdinājumu. Pēdējā minētā tajā pašā dienā informēja to, ka saglabā savu nostāju.

19. 2019. gada 3. maijā *Happy Flights*, vienlaikus no jauna aicinot *United Airlines* veikt maksājumu, informēja šo pēdējo, ka tai cedētais prasījums ir nodots atpakaļ prasītājiem pamatlietā.

20. 2019. gada 22. jūlijā prasītāji pamatlietā izsauca *United Airlines* ierasties *Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel* (Briseles Uzņēmumu tiesa, kurā tiesvedība noris holandiešu valodā, Beļģija), iesniedzējtiesā, lai panāktu, ka tai tiek piespriests izmaksāt 1800 EUR kompensāciju, pieskaitot nokavējuma procentus, skaitot no 2018. gada 6. septembra, un likumiskos procentus.

21. Šajā kontekstā iesniedzējtiesai ir šaubas par to, kā vērtēt atsevišķus *United Airlines* izvirzītos argumentus, kas attiecas gan uz Regulas Nr. 261/2004 piemērojamību, gan uz tās spēkā esamību, uzskatot, ka Tiesas judikatūrā atbildes elementus nevar rast.

22. Pirmām kārtām, jautājumā par Regulas Nr. 261/2004 piemērojamību *United Airlines* apstrīd, ka šī regula ir piemērojama gadījumā, ja ilga kavēšanās notiek lidojuma laikā ar izlidošanu un ielidošanu trešā valstī, pat ja runa ir par savienotā reisa otro un pēdējo segmentu un ja pirmais lidojums tiek veikts no lidostas kādas dalībvalsts teritorijā.

[6] Ceļojumu aģentūra un *Lufthansa* nav pamatlietas dalībnieces.

23. Šajā ziņā, pirmkārt, iesniedzējtiesa norāda, ka, lai gan spriedums *Wegener*, kurā bija runa par kavēšanos, kas notikusi pirmā lidojuma laikā, izlidojot no lidostas, kas atrodas dalībvalsts teritorijā un ko veica gaisa pārvadātājs, kurš nav Kopienas pārvadātājs, liecina par labu Regulas Nr. 261/2004 piemērojamībai, šā sprieduma atziņas nevar vienkārši attiecināt uz izskatāmo lietu, jo aplūkojamajā gadījumā kavēšanās ir notikusi otrajā lidojumā, kas veikts no trešās valsts teritorijā esošas lidostas.

24. Otrkārt, iesniedzējtiesa vērš uzmanību uz to, ka spriedumā *České aerolinie* Tiesa nosprieda, ka Regula Nr. 261/2004 ir piemērojama arī savienotā reisa otrajam segmentam, ja pirmais lidojums ir ticis veikts no lidostas kādas dalībvalsts teritorijā. Šajā lietā radās jautājums, vai Kopienas pārvadātājam, kas bija nodrošinājis pirmo lidojumu, varēja būt pienākums izmaksāt kompensāciju ilgu kavēšanos cietušam pasažierim, kuras pamatā bija otrais lidojums, ko fiziski izpildīja trešās valsts gaisa pārvadātājs. Tomēr šīs tiesas ieskatā izskatāmā lieta atšķiras ar to, ka tajā nav iesaistīts neviens Kopienas pārvadātājs, jo biļetes izdevušais Kopienas pārvadātājs (*Lufthansa*) pat nav lietas dalībnieks pamatlietā. Līdz ar to arī šajā gadījumā Tiesas šajā spriedumā rasto risinājumu nevar vienkārši transponēt izskatāmās lietas faktiskajos apstākļos.

25. Otrām kārtām, jautājumā par Regulas Nr. 261/2004 spēkā esamību *United Airlines* uzskata, ka, ja šī regula būtu piemērojama ilgas kavēšanās gadījumā, kas notikusi savienotā reisa otrā lidojuma laikā, tai būtu eksteritoriāla piemērojamība, kas nonāktu pretrunā starptautiskajām tiesībām gadījumā, ja šis otrais lidojums pilnībā tiktu veikts trešās valsts teritorijā. Precīzāk, 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. Šajā ziņā tiek norādīts uz spriedumu *ATAA*, kurā Tiesa ir atzinusi starptautisko paražu tiesību principu, saskaņā ar kuru ikvienai valstij ir pilnīga un ekskluzīva suverenitāte pār savu gaisa telpu. Gadījumā, ja šis *United Airlines* apgalvojums izrādītos pareizs, iesniedzējtiesai tādā gadījumā rodas jautājums par šīs pašas regulas spēkā esamību no starptautisko tiesību viedokļa.

26. Šādos apstākļos *Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel* (Briseles Uzņēmumu tiesa, kurā tiesvedība noris holandiešu valodā) ir nolēmusi 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 ar vairāk nekā 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, kurš 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?"

27. Rakstveida apsvērumus ir iesnieguši prasītāji pamatlietā, *United Airlines*, Beļģijas un Polijas valdības, Eiropas Parlaments, Eiropas Savienības Padome un Eiropas Komisija. Parlaments un Padome savos apsvērumos ir izvērtējuši tikai otro jautājumu.

## IV. Vērtējums

28. Iesākumā atgādināšu, ka saskaņā ar Tiesas pastāvīgo judikatūru tiesību uz kompensāciju piemērošanas nolūkos kavēto lidojumu pasažierus var pielīdzināt atcelto lidojumu pasažieriem un tādējādi tie var atsaukties uz Regulas Nr. 261/2004 7. panta 1. punktā paredzētajām tiesībām uz kompensāciju, kad tie, ielidojot "galamērķī", cieš trīs vai vairāk stundu laika zudumu, proti, kad tie sasniedz galamērķi pēc trīs vai vairāk stundām pēc gaisa pārvadātāja sākotnēji paredzētā laika[7]. Šajā ziņā savienotā reisa gadījumā Regulas Nr. 261/2004 7. pantā paredzētās vienreizējās kompensācijas nolūkos svarīga ir tikai konstatētā kavēšanās salīdzinājumā ar paredzēto ielidošanas laiku galamērķī, ar ko saprot attiecīgā pasažiera izmantotā pēdējā reisa galamērķi[8].

29. Aplūkojamajā gadījumā *United Airlines* neapstrīd, ka saskaņā ar Regulas Nr. 261/2004 7. panta 1. punkta c) apakšpunktu, ja šis pēdējais būtu piemērojams, prasītājiem pamatlietā patiešām būtu tiesības uz 1800 EUR kompensāciju, jo pēdējais savienotā reisa, par kuru ir runa pamatlietā, segments ir kavējies par 223 minūtēm, proti, par vairāk nekā trīs stundām salīdzinājumā ar sākotnēji paredzēto ielidošanas laiku.

30. Taču tieši šīs regulas piemērojamību un, pakārtoti, tās spēkā esamību, *United Airlines* apšauba pamatlietā. Šie ir tie divi aspekti, kas ir abu prejudiciālo jautājumu un turpmākās analīzes priekšmets.

### *A. Par pirmo prejudiciālo jautājumu*

31. Ar pirmo jautājumu iesniedzējtiesa būtībā vaicā, vai Regulas Nr. 261/2004 3. panta 1. punkta a) apakšpunkts un 7. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka pasažierim ir tiesības uz kompensāciju no trešās valsts gaisa pārvadātāja, ja viņš, lidojot savienotajā reisā no lidostas dalībvalsts teritorijā, ir sasniedzis savu galamērķi ar vairāk nekā trīs stundu kavēšanos, kas notikusi savienotā reisa pēdējā segmentā, kura gan izlidošanas, gan ielidošanas vieta atrodas trešās valsts teritorijā, ja visus šos reisus ir izpildījis trešās valsts gaisa pārvadātājs un ja attiecībā uz tiem pasažieris ir veicis vienotu rezervāciju pie Kopienas gaisa pārvadātāja.

32. Šādi formulētajā jautājumā ietilpst divi apstākļi, kas ir saistīti, pirmkārt, ar Regulas Nr. 261/2004 piemērojamību tāda savienotā reisa gadījumā kā pamatlietā aplūkotais, un, otrkārt, ar gaisa pārvadātāja, kurš ir atbildīgs par kompensācijas izmaksāšanu, noskaidrošanu.

#### *1. Par Regulas Nr. 261/2004 piemērojamību*

33. Attiecībā uz jautājumu par Regulas Nr. 261/2004 piemērošanas jomu, no šīs regulas 3. panta 1. punkta a) apakšpunkta izriet, ka tā ir piemērojama tostarp pasažieriem, kuri izlido no lidostas kādas dalībvalsts teritorijā. Šis pirmais gadījums atšķirībā no minētā 3. panta 1. punkta

[7] Šajā nozīmē skat. spriedumus, 2009. gada 19. novembris, *Sturgeon* u.c. (C-402/07 un C-432/07, EU:C:2009:716, 61. punkts), 2012. gada 23. oktobris, *Nelson* u.c. (C-581/10 un C-629/10, EU:C:2012:657), *Folkerts* (32. un 33. punkts), kā arī *České aerolinie* (19. punkts).

[8] Spriedums *Folkerts* (34. un 35. punkts).

b) apakšpunkta nav pakļauts nosacījumam, ka apkalpojošajam gaisa pārvadātājam, kas izpilda lidojumu, ir jāietilpst jēdzienā "Kopienas gaisa pārvadātājs" minētās regulas 2. panta c) punkta izpratnē.

34. Vispirms atgādināšu, ka Tiesa ir norādījusi, ka jēdziens "savienots reiss" ir jāsaprot kā tāds, kas norāda uz diviem vai vairākiem lidojumiem, kuri ir jāskata kopā Regulā Nr. 261/2004 paredzēto pasažieru tiesību saņemt kompensāciju kontekstā [9]. Tas tā ir gadījumā, kad divi vai vairāki lidojumi ir vienotas rezervācijas priekšmets, kā tas ir pamatlietā [10]. Šajā saistībā tas, ka savienotā reisa laikā var notikt lidaparāta maiņa, šo kvalifikāciju neietekmē [11]. No minētā izriet, ka, lai izvērtētu minētās regulas piemērojamību savienota reisa gadījumā, attiecībā uz kuru ir veikta vienota rezervācija, ir jāņem vērā sākotnējā izlidošanas vieta un galamērķis [12].

35. Turpinot, attiecībā uz savienotajiem reisiem no Eiropas Savienības, kā tas ir izskatāmajā lietā, no Tiesas judikatūras izriet, ka, pat ja lidojuma starpnosēšanās vietas atrodas kādas trešās valsts teritorijā, tas neliedz piemērot Regulu Nr. 261/2004, lai arī pārvadātājs, kas ir izpildījis šādu lidojumu vai šāda lidojuma segmentu, nav Kopienas pārvadātājs.

36. Proti, spriedumā *Wegener* Tiesa nosprieda, ka Regula Nr. 261/2004 bija piemērojama pasažieru pārvadājumam, kas tika veikts vienotas rezervācijas ietvaros un kas starp tā izlidošanu no lidostas dalībvalstī (Berlīne, Vācija) un ielidošanu lidostā trešās valsts teritorijā (Agādīra, Maroka), ietvēra starpnosēšanās vietu ārpus Savienības (Kasablanka, Maroka) ar lidaparāta maiņu. Tiesa būtībā norādīja, ka savienotais reiss, kura pirmais lidojums tiek veikts no lidostas, kas atrodas dalībvalstī, bet otrais lidojums ir paredzēts uz lidostu trešā valstī, būtu jāuzskata par vienotu, pat tad, ja savienotā reisa otrais segments tiek veikts, izlidojot no lidostas trešā valstī. Šajā ziņā pretēji tam, ko savos rakstveida apsvērumos apgalvo *United Airlines*, Tiesa nav atzinusi, ka šī regula būtu piemērojama, pamatojoties uz Eiropas un Vidusjūras reģiona valstu aviācijas nolīgumu, kas noslēgts 2006. gadā. Proti, šī piemērojamība tika pamatota vienīgi ar Regulas Nr. 261/2004 3. panta 1. punkta a) apakšpunkta interpretāciju, šo nolīgumu šajā spriedumā pat nepieminot.

37. Tādā pašā nozīmē spriedumā *České aerolinie* Tiesa tieši lēma par Regulas Nr. 261/2004 piemērojamību savienota reisa gadījumā, kuru veidoja divi lidojumi un attiecībā uz kuru bija veikta vienota rezervācija, izlidojot no lidostas dalībvalsts teritorijā (Prāga, Čehijas Republika) uz lidostu trešā valstī (Bangkoka, Taizeme) ar pārsēšanos citas trešās valsts (Abū Dabī, Apvienotie Arābu Emirāti) lidostā. Šajā gadījumā Tiesa nosprieda, ka pasažieris, kas galamērķi ir sasniedzis ar trīs stundu vai ilgāku kavēšanos, kura ir radusies otrajā lidojumā, ko koda koplietošanas līguma ietvaros ir nodrošinājis trešās valsts pārvadātājs (*Etihad Airways*), savu kompensācijas prasību saskaņā ar šo regulu var celt pret Kopienas pārvadātāju, kurš izpildījis pirmo lidojumu (*České aerolinie*).

38. Taču, kā uz to norāda iesniedzējtiesa, šie spriedumi, protams, ir tikuši pieņemti no pamatlietas faktiskajiem apstākļiem atšķirīgos apstākļos. Proti, pirmkārt, spriedumā *Wegener* savienotais reiss kavējās pirmā lidojuma laikā, kas izlidoja no dalībvalsts teritorijas, tomēr izskatāmajā lietā kavēšanās ir notikusi pēdējā lidojumā, kas pilnībā tika veikts trešās valsts teritorijā. Otrkārt, sprieduma *České aerolinie* priekšmets bija iespēja celt prasību pret Kopienas pārvadātāju, kurš

[9] Spriedums *Wegener* (17. un 18. punkts, kā arī tajos minētā judikatūra).

[10] Spriedums *Wegener* (19. un 20. punkts, kā arī tajos minētā judikatūra).

[11] Spriedums *Wegener* (23. punkts).

[12] Spriedumi *Wegener* (25. punkts) un *České aerolinie* (16. punkts), kā arī rīkojums, 2020. gada 12. novembris, *KLM Royal Dutch Airlines* (C-367/20, turpmāk tekstā – "rīkojums *KLM*", EU:C:2020:909, 19. punkts).

veicis savienotā reisa pirmo segmentu, kas kavējās lidojuma otrajā segmentā, kuru trešās valsts gaisa pārvadātājs atbilstoši koda koplietošanas līgumam pilnībā veica trešā valstī. Turpretim izskatāmajā lietā visu savienoto reisu ir veicis viens un tas pats trešās valsts gaisa pārvadātājs.

39. Tomēr, neraugoties uz šīm faktiskajām atšķirībām, šo secinājumu 35. punktā minētie principi, kas izriet no šiem abiem spriedumiem, manā ieskatā tik un tā ir piemērojami izskatāmajā lietā.

40. Pirmkārt, no iepriekš minētās judikatūras izriet, ka vieta, kur kavēšanās notiek, nekādi neietekmē Regulas Nr. 261/2004 piemērojamību, kamēr vien jautājums ir par savienotajiem reisiem no Savienības, attiecībā uz kuriem ir veikta vienota rezervācija un kas tādējādi veido kopumu šajā regulā paredzēto pasažieru tiesību uz kompensāciju nolūkos. Proti, no sprieduma *České aerolinie*, kā arī no rīkojuma *KLM* izriet, ka jebkurš apkalpojošais gaisa pārvadātājs, kurš piedalās vismaz viena savienotā reisa segmenta izpildīšanā, ir atbildīgs par šādas kompensācijas izmaksu neatkarīgi no tā, vai ilga kavēšanās pasažiera ielidošanas galamērķī radusies šī gaisa pārvadātāja veiktajā lidojumā[13]. Līdz ar to aplūkojamajā gadījumā tam, ka kavēšanās notika lidojuma pēdējā segmentā un trešās valsts teritorijā, nav nozīmes, vērtējot šīs regulas piemērojamību.

41. Šis risinājums man šķiet esam pamatots, raugoties arī no mērķa nodrošināt augstu patērētāju aizsardzības līmeni, jo, veicot nošķiršanu atkarībā no tā, vai kavēšanās notikusi pirmā vai otrā lidojuma laikā vienotas rezervācijas ietvaros, tiktu veikta nepamatota nošķiršana, tāpēc ka *United Airlines* būtu jāizmaksā kompensācija gadījumā, ja traucējumi būtu radušies pirmajā lidojumā, bet tai tas nebūtu jādara, ja traucējumi rastos šā paša maršruta otrajā lidojumā, kamēr pasažieri abos gadījumos ciestu vienādu kavēšanos galamērķī un līdz ar to tādas pašas neērtības.

42. Otrkārt, no šīs pašas judikatūras izriet, ka Kopienas pārvadātāja statuss neietekmē Regulas Nr. 261/2004 piemērojamību attiecībā uz savienotajiem lidojumiem no Savienības. Proti, kā tika atgādināts iepriekš, atšķirībā no šīs regulas 3. panta 1. punkta b) apakšpunkta, kas attiecas uz pasažieriem, kuri izlido no lidostas trešā valstī uz lidostu kādā dalībvalstī, minētās regulas 3. panta 1. punkta a) apakšpunktā netiek prasīts, lai gaisa pārvadātājs būtu Kopienas pārvadātājs to pasažieru gadījumā, kuri izlido no kādas dalībvalsts lidostas, lai varētu piemērot šo pašu regulu.

43. Tādējādi Kopienas pārvadātāja veikta lidojuma izpilde ir uzskatāma par nosacījumu Regulas Nr. 261/2004 piemērošanai tikai attiecībā uz lidojumiem no trešās valsts teritorijas uz kādas dalībvalsts teritoriju. Turklāt šīs regulas 3. panta 5. punktā ir noteikts, ka tā attiecas uz visiem [*apkalpojošajiem*] gaisa pārvadātājiem, kas nodrošina šo pārvadājumu. Proti, spriedumā *Wegener* vispār netika analizēts fakts, ka apkalpojošais gaisa pārvadātājs (*Royal Air Maroc*) nebija Kopienas pārvadātājs, jo saskaņā ar Regulas Nr. 261/2004 3. panta 1. punkta a) apakšpunktu šī kvalifikācija nekādi neietekmē šīs regulas piemērošanu.

44. Ņemot vērā iepriekš minēto, es ierosinu Tiesai uzskatīt, ka tāds savienotais reiss no Savienības kā pamatlietā ietilpst Regulas Nr. 261/2004 piemērošanas jomā saskaņā ar šīs regulas3. panta 1. punkta a) apakšpunktu.

[13] Spriedums *České aerolinie* (20.–26. punkts) un rīkojums *KLM* (28. punkts).

*2. Par atbildīgā gaisa pārvadātāja, kurš atbildīgs par kompensācijas izmaksu, noteikšanu*

45. Attiecībā uz jautājumu par to, kurš pārvadātājs aplūkojamajā gadījumā ir atbildīgs par Regulas Nr. 261/2004 7. panta 1. punkta c) apakšpunktā paredzētās kompensācijas izmaksu, es atgādinu, ka izskatāmās lietas īpatnība ir tāda, ka attiecīgās biļetes bija izdevusi *Lufthansa* – Kopienas pārvadātājs, kas nav pamatlietas dalībnieks –, bet abus konkrētos lidojumus reāli veica *United Airlines*, trešās valsts gaisa pārvadātājs.

46. Šajā ziņā Tiesa ir secinājusi, ka no Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta un 5. panta 3. punkta teksta izriet, ka par kompensācijas izmaksu atbildīgais gaisa pārvadātājs var būt vienīgi "apkalpojošais gaisa pārvadātājs" šīs regulas 2. panta b) punkta izpratnē [14]. 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".

47. Šajā definīcijā tātad ir ietverti divi kumulatīvi nosacījumi, atbilstoši kuriem gaisa pārvadātāju var uzskatīt par "apkalpojošo gaisa pārvadātāju", no kuriem viens ir attiecīgā lidojuma veikšana un otrs – ar pasažieri noslēgta līguma esamība [15]. Taču šī definīcija nekādā veidā neprasa, lai apkalpojošajam gaisa pārvadātājam būtu Kopienas pārvadātāja statuss, jo šim statusam ir nozīme, tikai izvērtējot regulas piemērojamību pasažieriem, kuri ierodas lidojumos no kādas trešās valsts (skat. šo secinājumu 33. un 42. punktu). Turklāt "apkalpojošā gaisa pārvadātāja" atbildība ir ekskluzīva, jo Savienības likumdevējs, pieņemot Regulu Nr. 261/2004, ir izvēlējies izslēgt atbildības sadali starp ceļojumu rīkotāju un līgumu noslēgušo gaisa pārvadātāju [16].

48. Runājot par pirmo nosacījumu, Regulas Nr. 261/2004 7. apsvērumā ir atzīts, ka, "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". Tiesa ir izskaidrojusi nosacījumu par "lidojuma veikšanu" gadījumos, kad lidojumi tiek izpildīti lidmašīnu nomas ar apkalpi (*wet lease*) līgumu ietvaros, nospriežot, ka apkalpojošais gaisa pārvadātājs ir tas, kurš "savas pasažieru pārvadāšanas darbības ietvaros pieņem lēmumu veikt konkrētu lidojumu, tostarp nosakot tā maršrutu, un tādējādi ieinteresētajām personām sniegt gaisa pārvadājuma piedāvājumu. Lai pieņemtu šādu lēmumu, ir nepieciešams, ka gaisa pārvadātājs uzņemas atbildību par šī lidojuma veikšanu, tostarp arī iespējamā tā atcelšanas vai būtiskas kavēšanās gadījumā" [17].

49. Attiecībā uz ar pasažieri noslēgta līguma esamību, ir jānorāda, ka tam, ka starp attiecīgajiem pasažieriem un apkalpojošo pārvadātāju nav līgumiskas saiknes, nav nozīmes, ja apkalpojošajam gaisa pārvadātājam ir savas līgumiskās attiecības ar [pārvadājuma] līgumu noslēgušo gaisa pārvadātāju [18].

[14] Spriedums *České aerolinie* (20. punkts).

[15] Spriedums *České aerolinie* (23. punkts).

[16] Par Regulas Nr. 261/2004 sagatavošanas darbu analīzi skat. ģenerāladvokāta J. Tančeva [*E. Tanchev*] secinājumus lietā *flightright* (C-186/17, EU:C:2018:399, 46. punkts).

[17] Spriedums, 2018. gada 4. jūlijs, *Wirth* u.c. (C-532/17, EU:C:2018:527, 19. un 20. punkts).

[18] Šajā ziņā skat. ģenerāladvokāta J. Tančeva secinājumus lietā *flightright* (C-186/17, EU:C:2018:399, 27. punkts). Tā kā lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu tika atsaukts, lieta C-186/17 tika izslēgta no Tiesas reģistra (skat. Tiesas priekšsēdētāja rīkojumu, 2018. gada 2. augusts, *flightright* (C-186/17, nav publicēts, EU:C:2018:657)).

50. Aplūkojamajā gadījumā, ja pārvadātājs, kas ir noslēdzis līgumu ar prasītājiem pamatlietā (ar ceļojumu aģentūras starpniecību), ir *Lufthansa*, tad pārvadātājs, kas izpildījis abus lidojumus – visticamāk, saskaņā ar koda koplietošanas līgumu (*code sharing*) – ir *United Airlines* [19].

51. Tādējādi manā ieskatā abi iepriekš minētie nosacījumi atzīšanai par "apkalpojošo gaisa pārvadātāju" šķiet esam izpildīti attiecībā uz *United Airlines*, kura turklāt savos rakstveida apsvērumos neapstrīd šo kvalifikāciju. Proti, pēdējā minētā ir pārvadātājs, kurš faktiski izpildījis visus savienotā reisa segmentus un kurš tādējādi rīkojies *Lufthansa* vārdā, kas bija noslēgusi līgumu ar prasītājiem pamatlietā. Šajā ziņā es atgādinu, 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 [20].

52. Šis secinājums, saskaņā ar kuru *United Airlines* ir apkalpojošais gaisa pārvadātājs un tādējādi tā ir atbildīga par Regulas Nr. 261/2004 7. panta 1. punkta c) apakšpunktā paredzētās kompensācijas izmaksu, atbilst šīs regulas 1. apsvērumā minētajam mērķim nodrošināt augsta līmeņa pasažieru aizsardzību, jo, kā to savos apsvērumos atzīst arī *United Airlines*, šis ir pārvadātājs, kurš pasažieriem ir viegli identificējams un kurš lielākajā daļā gadījumu ir atbildīgs par problēmām, kas rodas lidojuma laikā.

53. Visbeidzot atgādināšu, 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 šā pārvadātāja pienākumu neizpildi, tostarp no trešām personām kā, piemēram, ceļojuma rīkotāja vai citas personas, ar kuru minētajam pārvadātājam ir līgums [21].

54. Ņemot vērā visus iepriekš minētos apsvērumus, uz pirmo prejudiciālo jautājumu es ierosinu atbildēt, ka Regulas Nr. 261/2004 3. panta 1. punkta a) apakšpunkts un 7. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka savienotā reisa ietvaros, kuru veido divi lidojumi un attiecībā uz kuru ir veikta vienota rezervācija, no lidostas kādas dalībvalsts teritorijā uz lidostu trešā valstī ar pārsēšanos citā šīs trešās valsts lidostā, pasažieris, kas galamērķi sasniedzis ar trīs stundu vai ilgāku kavēšanos, kura radusies otrajā lidojumā, ko tāpat kā pirmo lidojumu izpildījis trešās valsts gaisa pārvadātājs, var vērst savu prasību par kompensāciju saskaņā ar šo regulu pret šo apkalpojošo gaisa pārvadātāju, ja vienotā rezervācija ir tikusi veikta pie Kopienas pārvadātāja, kurš nevienu no šiem lidojumiem faktiski nav izpildījis.

## *B. Par otro prejudiciālo jautājumu*

55. Ar otro jautājumu iesniedzējtiesa būtībā vaicā, vai gadījumā, ja Tiesa uzskatītu, ka Regula Nr. 261/2004 ir piemērojama tādā situācijā kā pamatlietā aplūkotā, šī regula ir spēkā, ņemot vērā starptautisko tiesību principu, saskaņā ar kuru katrai valstij ir pilnīga un ekskluzīva suverenitāte pār savu gaisa telpu.

[19] No iesniedzējtiesas nolēmuma un *United Airlines* apsvērumiem izriet, ka lidojuma pirmo segmentu tirgoja *Lufthansa* ar lidojuma numuru LH 8854 un veica *United Airlines* ar lidojuma numuru UA 998.

[20] Spriedums *České aerolinie* (28. punkts).

[21] Spriedums *České aerolinie* (31. punkts un tajā minētā judikatūra).

56. Iesākumā atgādināšu, kā tas izriet no LES 3. panta 5. punkta, ka Savienība tostarp veicina "starptautisko tiesību normu stingru ievērošanu un attīstību". Tādējādi, pieņemot kādu tiesību aktu, tai ir jāievēro starptautiskās tiesības kopumā, tostarp Savienības iestādēm saistošās starptautiskās paražu tiesības [22].

57. Šajā ziņā spriedumā *ATAA* Tiesa ir atzinusi, ka katras valsts pilnīgas un ekskluzīvas suverenitātes pār tās gaisa telpu princips ir starptautisko gaisa paražu tiesību princips, kas ir saistošs Savienības iestādēm [23]. No šā sprieduma arī izriet, ka privātpersonas var atsaukties uz šo principu, lai Tiesa pārbaudītu Savienības tiesību akta spēkā esamību, ja, pirmkārt, ar minēto principu 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 [24]. Tomēr, kā tas izriet no minētā sprieduma, tā kā starptautisko paražu tiesību principiem precizitātes pakāpe nav tāda pati kā starptautiskā nolīguma tiesību normām, tiesas kontrolei obligāti ir jābūt ierobežotai ar jautājumu, vai, pieņemot attiecīgo aktu, Savienības iestādes saistībā ar šo principu piemērošanas nosacījumiem nav pieļāvušas acīmredzamu kļūdu vērtējumā [25].

58. Aplūkojamajā gadījumā iesniedzējtiesa interesējas par Regulas Nr. 261/2004 spēkā esamību, raugoties no iepriekš minētā starptautisko gaisa paražu tiesību principa skatpunkta, tajā ziņā, vai šī regula var tikt piemērota situācijā, kura šīs tiesas ieskatā norisinās ārpus Savienības teritorijas un kurā ir iesaistīts trešās valsts pārvadātājs.

59. Tā kā, ņemot vērā spriedumu *ATAA*, Regulas Nr. 261/2004 spēkā esamība, raugoties no starptautisko gaisa paražu tiesību principa skatpunkta, var tikt izvērtēta acīmredzamas kļūdas vērtējumā kontroles robežās, tādēļ rodas jautājums, vai Savienības likumdevējs ir pieļāvis tādu kļūdu, kas var ietekmēt šīs regulas spēkā esamību.

60. Manā ieskatā tas tā nav.

61. Pirmām kārtām, atgādināšu, ka saskaņā ar Regulas Nr. 261/2004 3. panta 1. punkta a) apakšpunktu pamatlietā aplūkotais lidojums ietilpst šīs regulas piemērošanas jomā tādēļ, ka prasītāji pamatlietā ir sākuši savu ceļojumu no lidostas, kas atrodas dalībvalstī, proti, Beļģijā. Tieši šis ir tas kritērijs, kas rada ciešu saikni ar Savienības teritoriju. Tādējādi apstāklis, ka šajā lietā tiesības uz kompensāciju ir radušās pilnībā trešās valsts teritorijā notikušas kavēšanās dēļ, nekādi nemaina šo saikni ar Savienības teritoriju. Proti, kā tas norādīts šo secinājumu 36. un 37. punktā, savienotie reisi no lidostas dalībvalstī uz lidostu trešā valstī veido kopumu, ko var pielīdzināt tiešajam lidojumam, kas tiek veikts tajā pašā maršrutā. Šajā ziņā Tiesa ir atzinusi, ka tad, "ja [..] lidojums [..], kas tika pilnībā veikts ārpus Savienības, būtu jāuzskata par atsevišķu pārvadājumu, uz to nebūtu attiecināma Regula Nr. 261/2004. Savukārt, ja šāds pārvadājums [..] būtu uzskatāms par kopīgu, ar sākuma punktu kādā dalībvalstī, šī regula būtu piemērojama" [26].

[22] Spriedums *ATAA* (101. punkts un tajā minētā judikatūra).

[23] Spriedums *ATAA* (103. un 104. punkts, kā arī tajos minētā judikatūra). Šis princips ir kodificēts tostarp 1944. gada 7. decembrī Čikāgā (Amerikas Savienotās Valstis) noslēgtās Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 1. pantā, saskaņā ar kuru "līgumslēdzējas valstis atzīst, ka katrai valstij ir pilnīga un ekskluzīva suverenitāte attiecībā uz gaisa telpu virs tās teritorijas". Tomēr šā paša sprieduma 57.–72. punktā izklāstīto iemeslu dēļ šī konvencija pati par sevi Savienībai nav saistoša.

[24] Spriedums *ATAA* (107. punkts un tajā minētā judikatūra).

[25] Spriedums *ATAA* (110. punkts), ar kuru apstiprināts 1998. gada 16. jūnija spriedums *Racke* (C-162/96, EU:C:1998:293, 52. punkts).

[26] Spriedums *Wegener* (15. punkts).

62. No minētā izriet, ka Tiesa, pirmkārt, netieši [27] jau ir atzinusi šo suverenitātes principu, norādot, ka atsevišķu lidojumu gadījumā Regula Nr. 261/2004 nav piemērojama lidojumiem, kas veikti ārpus Savienības, bet, otrkārt, ir nospriedusi, ka šīs regulas 3. panta 1. punkta a) apakšpunkta un 7. panta piemērošana attiecībā uz savienotajiem reisiem nepārkāpj šo principu. Saskaņā ar šādu loģiku tāda piemērošana nevar ietekmēt trešās valsts suverenitāti, kuras teritorijā ir veikts pēdējais savienotā reisa segments, jo prasītāji pamatlietā pēc definīcijas ir sākuši savu ceļojumu no lidostas Savienības teritorijā.

63. Otrām kārtām, raugoties no starptautisko publisko tiesību viedokļa, kā ģenerāladvokāte J. Kokote to paskaidrojusi savos secinājumos lietā *ATAA*, nebūt nav neparasti, ka valsts vai starptautiskā organizācija, īstenojot savu suverēno varu, ņem vērā apstākļus, kas pastāv ārpus tās teritoriālās kompetences jomas. Izšķirošais faktors šajā ziņā ir tas, ka faktiskajiem apstākļiem ir pietiekama saikne ar attiecīgo valsti vai attiecīgo starptautisko organizāciju. Tā, starptautiskajās tiesībās tostarp ir atzīti divi jurisdikcijas pamati, kas valstij (vai starptautiskai organizācijai) ļauj rīkoties, proti, pirmkārt, teritoriālā kompetence, saskaņā ar kuru valstij ir tiesības rīkoties attiecībā uz personām (neatkarīgi no to valstspiederības), faktiem un īpašumu, kas atrodas tās teritorijā, un, otrkārt, personiskā kompetence, saskaņā ar kuru valstij (vai starptautiskai organizācijai) ir tiesības rīkoties attiecībā uz saviem valstspiederīgajiem (fiziskām vai juridiskām personām) neatkarīgi no viņu atrašanās vietas [28].

64. Regula Nr. 261/2004 ir piemērojama, pirmkārt, saskaņā ar tās 3. panta 1. punkta a) apakšpunktu – pasažieriem, kuri izlido no lidostas kādas dalībvalsts teritorijā, neatkarīgi no attiecīgā lidojuma galamērķa vietas (teritoriālā kompetence) [29] un, otrkārt, saskaņā ar šīs regulas 3. panta 1. punkta b) apakšpunktu – pasažieriem, kas izlido no lidostas trešās valsts teritorijā uz lidostu kādas dalībvalsts teritorijā, tostarp ar nosacījumu, ka reisu apkalpojošais gaisa pārvadātājs ir Kopienas pārvadātājs (personiskā un teritoriālā kompetence). Taču šī regula nav piemērojama savienotajiem reisiem, kas netiek veikti, izlidojot no lidostas vai ielidojot lidostā kādas dalībvalsts teritorijā, bet kuri pilnībā notiek starp divām trešām valstīm bez jebkādas saiknes ar Savienības teritoriju [30].

65. Šādi definētie Regulas Nr. 261/2004 piemērojamības kritēriji, it īpaši šīs regulas 3. panta 1. punkta a) apakšpunktā paredzētais kritērijs, kas tiek aplūkots pamatlietā, neizraisa Savienības tiesību ekstrateritoriālu piemērošanu, tostarp gadījumā, ja attiecīgais lidojums tiek veikts uz galamērķi trešā valstī. Proti, šī regula ir piemērojama tikai skaidri definētos apstākļos, kuros attiecīgais lidojums, aplūkots kopumā, tiek veikts no lidostas dalībvalsts teritorijā, jo šāds lidojums, tostarp ārpus Savienības veiktais segments, ir cieši saistīts ar Savienības dalībvalstu teritoriju.

66. Trešām kārtām, šo interpretāciju apstiprina ar Regulu Nr. 261/2004 sasniedzamais mērķis nodrošināt augstu patērētāju aizsardzības līmeni [31]. Lai piemērotu abas iepriekš minētās normas, ir būtiski, lai lidojums būtu ticis rezervēts vienotas rezervācijas ietvaros un lai šī lidojuma izlidošanas

[27] Ciktāl Savienības tiesību akta piemērošanas joma tiek interpretēta, tostarp ņemot vērā atbilstošās starptautisko gaisa tiesību normas (pēc analoģijas skat. spriedumu *ATAA* (123. punktu)).

[28] Ģenerāladvokātes J. Kokotes [*J. Kokott*] secinājumi lietā *Air Transport Association of America* u.c. (C-366/10, EU:C:2011:637, 148. un 149. punkts, kā arī tajos minētā judikatūra.

[29] Šajā nozīmē skat. spriedumu, 1988. gada 27. septembris, *Ahlström Osakeyhtiö* u.c./Komisija (89/85, 104/85, 114/85, 116/85, 117/85 un no 125/85 līdz 129/85, EU:C:1988:447, 15.–18. punkts).

[30] Šajā ziņā skat. ģenerāladvokāta H. Saugmandsgora Ēes secinājumus lietā *Airhelp* (Lidojuma ar mainītu maršrutu kavēšanās) (C-451/20, EU:C:2021:829, 24.–60. punkts), kurš tomēr uzskata, ka Regula Nr. 261/2004 ir piemērojama arī attiecībā uz savienotajiem reisiem, kas savieno vienu trešo valsti ar citu trešo valsti, ja pirmā lidojuma ielidošanas vieta un otrā lidojuma izlidošanas vieta atrodas kādas dalībvalsts teritorijā.

[31] Skat. Regulas Nr. 261/2004 1. un 4. apsvērumu.

vieta vai galamērķis būtu lidosta kādas dalībvalsts teritorijā. Tas, vai gaisa pārvadātājs ir vai nav izvēlējies veikt starpnosēšanos Savienības teritorijā vai trešā valstī, neietekmē attiecīgo pasažieru tiesības uz kompensāciju.

67. Tāpat, ņemot vērā šo mērķi, kas ir paredzēts arī Eiropas Savienības Pamattiesību hartas 38. pantā, gaisa pārvadājumu darbību Savienības teritorijā Savienības likumdevējs var atļaut tikai ar nosacījumu, ka izpildītāji ievēro Savienības noteiktos kritērijus, kas ir vērsti uz to, lai sasniegtu mērķus, ko tā sev ir noteikusi šajā jomā [32]. Ar Regulu Nr. 261/2004 Savienības likumdevējs gaisa pārvadājumu darbību no Savienības ir pakļāvis noteiktiem kritērijiem, lai sasniegtu patērētāju aizsardzības mērķi. Tas, ka tādam trešās valsts gaisa pārvadātājam kā *United Airlines* saskaņā ar šo regulu var būt jāizmaksā kompensācija par kavēšanos saistībā ar tehnisku problēmu, kas atrisināta trešās valsts teritorijā veiktas starpnosēšanās laikā, manā ieskatā tātad ir ne tikai nosacījums, bet arī risks, ar ko šis gaisa pārvadātājs rēķinās, izvēloties piedāvāt savus pakalpojumus Eiropas tirgū. Tādējādi Regulas Nr. 261/2004 normas šim pārvadātājam tiks piemērotas tikai tad, ja tas izvēlēsies veikt lidojumus uz lidostu vai no lidostas kādas dalībvalsts teritorijā [33]. Tomēr, izdarot šādu izvēli, uz šo pašu gaisa pārvadātāju minētais attiecas ne tikai tiešo lidojumu, bet arī savienoto reisu gadījumā, kas saskaņā ar pastāvīgo judikatūru veido kopumu šajā regulā paredzēto pasažieru tiesību uz kompensāciju nolūkos, neatkarīgi no tā, vai šie reisi tiek veikti individuāli vai, kā tas ir aplūkojamajā gadījumā, atbilstoši koda koplietošanas līgumam.

68. Ceturtām kārtām un visbeidzot, es uzskatu, ka ir jānoraida *United Airlines* izvirzītais arguments par to, ka Regulas Nr. 261/2004 piemērojamība pārkāpjot vienlīdzīgas attieksmes principu, jo kompensāciju ir tiesīgi pieprasīt tikai savienotā reisa (Brisele–Sanhosē) pasažieri, lai gan kaitējumu kavēšanās dēļ ir cietuši visi lidojuma Ņūarka–Sanhosē pasažieri. Šis arguments manā ieskatā ne vien apstiprina, ka šīs regulas 3. panta 1. punkta a) apakšpunkts nav piemērojams, nepastāvot ciešai saiknei starp lidojumu un Savienības teritoriju, bet arī ir balstīts uz kļūdainu pieņēmumu, neņemot vērā to, ka abas šīs sabiedrības pasažieru grupas neatrodas vienādā situācijā.

69. Ņemot vērā visus iepriekš minētos apsvērumus, uz otro prejudiciālo jautājumu es ierosinu atbildēt, ka Regulas Nr. 261/2004 3. panta 1. punkta a) apakšpunkts un 7. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka uz pirmo jautājumu sniegtā atbilde nav pretrunā no starptautiskajām paražu tiesībām izrietošajam principam par valsts pilnīgu un ekskluzīvu suverenitāti pār tās gaisa telpu, līdz ar to šis princips nevar ietekmēt šīs regulas spēkā esamību.

## V. Secinājumi

70. Ņemot vērā iepriekš minēto, uz *Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel* (Briseles Uzņēmumu tiesa, kurā tiesvedība noris holandiešu valodā, Beļģija) uzdotajiem prejudiciālajiem jautājumiem es ierosinu Tiesai atbildēt šādi:

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 un 7. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka savienotā reisa ietvaros, kuru veido divi lidojumi un attiecībā uz kuru ir veikta vienota rezervācija, no lidostas kādas dalībvalsts teritorijā uz lidostu trešā valstī ar pārsēšanos citā šīs trešās valsts lidostā,

[32] Pēc analoģijas skat. spriedumu *ATAA* (128. punktu).

[33] Pēc analoģijas skat. spriedumu *ATAA* (127. punktu).

pasažieris, kurš savu galamērķi ir sasniedzis ar trīs stundu vai ilgāku kavēšanos, kas radusies otrajā lidojumā, ko tāpat kā pirmo lidojumu izpildījis trešās valsts gaisa pārvadātājs, var vērst savu prasību par kompensācijas izmaksu saskaņā ar šo regulu pret šo apkalpojošo gaisa pārvadātāju, ja vienotā rezervācija ir tikusi veikta pie Kopienas pārvadātāja, kurš faktiski nav izpildījis nevienu no šiem lidojumiem.

2) Regulas Nr. 261/2004 3. panta 1. punkta a) apakšpunkts un 7. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka uz pirmo jautājumu sniegtā atbilde nav pretrunā no starptautiskajām paražu tiesībām izrietošajam principam par valsts pilnīgu un ekskluzīvu suverenitāti pār tās gaisa telpu, līdz ar to šis princips nevar ietekmēt šīs regulas spēkā esamību.