TIESAS SPRIEDUMS (devītā palāta)

2019. gada 11. jūlijā *

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – Pārvadājumi – Kopēji noteikumi par kompensācijām un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos – Regula (EK) Nr. 261/2004 – 5. panta 1. punkta c) apakšpunkts – 7. panta 1. punkts – Tiesības saņemt kompensāciju – Savienotais reiss – Lidojums, kas sastāv no diviem atšķirīgu gaisa pārvadātāju veiktiem lidojumiem – Ilga kavēšanās, kas notikusi otrajā lidojumā, kura izlidošanas un ielidošanas vietas ir ārpus Eiropas Savienības un kuru ir veicis trešajā valstī reģistrēts pārvadātājs

Lietā C-502/18

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko *Městský soud v Praze* (Prāgas pilsētas tiesa, Čehijas Republika) iesniedza ar lēmumu, kas pieņemts 2018. gada 17. maijā un kas Tiesā reģistrēts 2018. gada 30. jūlijā, tiesvedībā

CS u.c.

pret

České aerolinie a.s.,

TIESA (devītā palāta)

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

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

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

ņemot vērā rakstveida procesu,

ņemot vērā apsvērumus, ko sniedza:

– CS u.c. vārdā – *R. Jehne*, *advokát*,

– *České aerolinie a.s.* vārdā – *J. Horník*, *advokát*,

– Itālijas valdības vārdā – *G. Palmieri*, pārstāve, kurai palīdz *P. Garofoli*, *avvocato dello Stato*,

– Eiropas Komisijas vārdā – *P. Němečková* un *N. Yerrell*, pārstāves,

* Tiesvedības valoda – čehu.

ņemot vērā pēc ģenerāladvokāta uzklausīšanas pieņemto lēmumu izskatīt lietu bez ģenerāladvokāta secinājumiem,

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

1 Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir par to, kā interpretēt Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 261/2004 (2004. gada 11. februāris), ar ko paredz kopīgus noteikumus par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos un ar ko atceļ Regulu (EEK) Nr. 295/91 (OV 2004, L 46, 1. lpp.), 3. panta 5. punktu.

2 Šis lūgums ir iesniegts tiesvedībā starp CS u.c. (turpmāk tekstā – "attiecīgie pasažieri") un gaisa pārvadātāju *České aerolinie a.s.* par pēdējā minētā atteikumu izmaksāt kompensāciju šiem pasažieriem, kuru savienotajā reisā ielidošana notika ar ilgu kavēšanos.

Atbilstošās tiesību normas

3 Regulas Nr. 261/2004 2. panta b) un c) punktā ir noteikts:

"Šajā regulā:

[..]

b) "apkalpojošais gaisa pārvadātājs" ir gaisa pārvadātājs, kas veic vai plāno veikt lidojumu saskaņā ar līgumu ar pasažieri vai citas tādas juridiskas vai fiziskas personas vārdā, kurai ir līgums ar šo pasažieri;

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

4 Šīs regulas 3. panta "Darbības joma" 1.–5. punktā ir paredzēts:

"1. Šo regulu piemēro:

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

[..]

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."

5 Minētās regulas 5. panta 1. punkta c) apakšpunktā ir noteikts:

"Ja atceļ lidojumu, attiecīgajiem pasažieriem:

[..]

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

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

6 Šīs pašas regulas 7. panta 1. punkts ir formulēts šādi:

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

[..]

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

[..]"

7 Regulas Nr. 261/2004 13. pants ir izteikts šādi:

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

Pamatlieta un prejudiciālais jautājums

8 Katrs no attiecīgajiem pasažieriem, kopumā 11, bija veicis rezervāciju *České aerolinie* lidojumam no Prāgas (Čehijas Republika) uz Bangkoku (Taizeme) ar pārsēšanos Abū Dabī (Apvienotie Arābu Emirāti).

9 Šī savienotā reisa pirmais lidojums no Prāgas uz Abū Dabī, ko veica *České aerolinie*, tika īstenots atbilstoši lidojuma plānam un galamērķī ielidoja laikā. Turpretim otrajā lidojumā no Abū Dabī uz Bangkoku, kuru koda koplietošanas līguma ietvaros veica *Etihad Airways*, kas nav "Kopienas gaisa pārvadātājs" Regulas Nr. 261/2004 2. panta c) punkta izpratnē, ielidošana notika ar 488 minūšu ilgu kavēšanos.

10 Ņemot vērā *České aerolinie* atteikumu izmaksāt viņiem Regulas Nr. 261/2004 7. panta 1. punkta c) apakšpunktā paredzēto kompensāciju, attiecīgie pasažieri vērsās Čehijas tiesā, kuras kompetencē bija pirmajā instancē izskatīt prasību pret šo pārvadātāju. Šī tiesa viņu kompensācijas prasību apmierināja, uzskatot, it īpaši, ka, lai gan *České aerolinie* nebija īstenojusi lidojumu, kurā bija notikusi ilga kavēšanās, tai atbilstoši Regulas Nr. 261/2004 3. panta 5. punkta pēdējam teikumam var būt pienākums izmaksāt minēto kompensāciju.

11 Apelācijas tiesvedībā šo nolēmumu apstiprināja iesniedzējtiesa *Městský soud v Praze* (Prāgas pilsētas tiesa, Čehijas Republika). Savā 2016. gada 26. aprīļa nolēmumā tā atzina, it īpaši, ka nav jāvēršas Tiesā ar lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, jo Regulas

Nr. 261/2004 3. panta 5. punkta interpretāciju var skaidri izsecināt no šīs regulas formulējuma, kā arī no 2013. gada 28. februāra sprieduma *Folkerts* (C-11/11, EU:C:2013:106). Šajā ziņā iesniedzējtiesa uzskatīja, ka no šīs tiesību normas izriet, ka *České aerolinie* ir tieši atbildīga par attiecīgajiem pasažieriem nodarīto kaitējumu kompānijas *Etihad Airways* nodrošinātajā savienotā reisa daļā notikušās kavēšanās dēļ, jo vietniecības jēdziena būtiskā sastāvdaļa ir tas, ka atvietojamais ir tieši atbildīgs par vietnieka rīcību. Turklāt iesniedzējtiesas ieskatā šī minētās regulas interpretācija ir arī pilnīgi atbilstīga tās izskatāmajai faktiskajai situācijai un taisnīga, ievērojot, ka līgumpārvadātāja atbildība izriet no līguma un pārvadātājs nevar tikt no tās atbrīvots tāpēc, ka lidojuma daļu, kurā ir notikusi kavēšanās, ir nodrošinājusi cita persona, jo šāda situācija ir analoģiska jebkura cita apakšlīguma situācijai.

12 Tomēr *Ústavní soud* (Konstitucionālā tiesa, Čehijas Republika) ar 2017. gada 31. oktobra nolēmumu šo nolēmumu atcēla. Savā nolēmumā *Ústavní soud* (Konstitucionālā tiesa) uzdeva iesniedzējtiesai izvērtēt *České aerolinie* argumentus, kuros tā atsaucās uz *Bundesgerichtshof* (Federālā augstākā tiesa, Vācija) nolēmumu, kurā šī tiesa līdzīgā kontekstā ir uzskatījusi, ka līgumpārvadātāja atbildība nevar iestāties, jo tas nav apkalpojošais gaisa pārvadātājs.

13 Iesniedzējtiesa, kurai *Ústavní soud* (Konstitucionālā tiesa) nodeva lietu atpakaļ izskatīšanai, konstatē, ka attiecīgo pasažieru kompensācijas prasība var tikt apmierināta tikai tad, ja līgumpārvadātājam, kas šajā gadījumā ir *České aerolinie*, var būt jāuzņemas atbildība par tāda lidojuma ielidošanas ilgu kavēšanos, kuru ārpus Eiropas Savienības ir veicis gaisa pārvadātājs, kas pats ir reģistrēts ārpus Savienības, proti, *Etihad Airways*. Par labu šādai interpretācijai liecinot prasība par pasažieru augsta līmeņa aizsardzību, jo sevišķi, ja, kā šajā lietā, runa ir par savienoto reisu, kura vienu no lidojumiem ārpus Savienības ir īstenojis gaisa pārvadātājs, kas nav Kopienas gaisa pārvadātājs; tas nozīmētu, ka Regula Nr. 261/2004 nav piemērojama. Savukārt pret šādu interpretāciju liecinot fakts, ka šajā regulā ir paredzēts, ka tas, kuram ir jāmaksā tās 7. panta 1. punkta c) apakšpunktā paredzētā kompensācija, ir apkalpojošais gaisa pārvadātājs; to apstiprinot *Bundesgerichtshof* (Federālā augstākā tiesa) judikatūra.

14 Šajos apstākļos *Městský soud v Praze* (Prāgas pilsētas tiesa) nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādu prejudiciālu jautājumu:

"Vai Kopienas pārvadātājam ir pienākums izmaksāt kompensāciju pasažieriem saskaņā ar [Regulas Nr. 261/2004] 3. panta 5. punkta otro teikumu, ja Kopienas pārvadātājs kā līgumpārvadātājs veica pirmo segmentu lidojumā ar pārsēšanos valsts, kas nav dalībvalsts, lidostā, no kuras saskaņā ar koda koplietošanas līgumu otro lidojuma segmentu veica pārvadātājs, kas nav Kopienas pārvadātājs, un ielidošana galamērķa lidostā notika ar vairāk nekā trīs stundu ilgu kavēšanos, kas radās tikai un vienīgi otrajā lidojuma segmentā?"

Par prejudiciālo jautājumu

15 Savā jautājumā iesniedzējtiesa būtībā vaicā, vai Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunkts un 7. panta 1. punkts, tos lasot kopsakarā ar tās 3. panta 5. punktu, ir jāinterpretē tādējādi, ka saistībā ar savienoto reisu, kas sastāv no diviem lidojumiem, uz kuriem ir veikta vienota rezervācija, ar sākumpunktu lidostā, kas atrodas dalībvalsts teritorijā, galamērķi lidostā, kura atrodas trešajā valstī, un pārsēšanos trešās valsts lidostā, pasažieris, kas galamērķi ir sasniedzis ar trīs stundu ilgu vai ilgāku kavēšanos, kura ir radusies otrajā lidojumā, ko koda koplietošanas līguma ietvaros ir nodrošinājis trešajā valstī reģistrēts pārvadātājs, savu kompensācijas prasību saskaņā ar šo regulu var celt pret Kopienas gaisa pārvadātāju, kurš ir īstenojis pirmo lidojumu.

16 Iesākumā ir jāatgādina, pirmkārt, ka tāds lidojums ar vienu vai vairākkārtēju pārsēšanos, uz kuru ir veikta vienota rezervācija, veido kopību Regulā Nr. 261/2004 paredzēto pasažieru tiesību saņemt kompensāciju vajadzībām (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2018. gada 31. maijs, *Wegener*, C-537/17,

EU:C:2018:361, 18. un 19. punkts, kā arī tajos minētā judikatūra), un tas nozīmē, ka Regulas Nr. 261/2004 piemērojamība ir jāvērtē, ņemot vērā tā sākotnējās izlidošanas un galamērķa vietu (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2018. gada 31. maijs, *Wegener*, C-537/17, EU:C:2018:361, 25. punkts).

17 Saskaņā ar Regulas Nr. 261/2004 3. panta 1. punkta a) apakšpunktu tā attiecas tostarp uz pasažieriem, kas izlido no lidostas kādas dalībvalsts teritorijā, uz kuru attiecas Līgums.

18 Tādējādi tāds savienotais reiss kā pamatlietā aplūkotais reiss no Prāgas uz Bangkoku ar pārsēšanos Abū Dabī, kas tika īstenots no sākumpunkta lidostā, kura atrodas dalībvalsts teritorijā, ietilpst Regulas Nr. 261/2004 piemērošanas jomā.

19 Otrkārt, Tiesa ir nospriedusi, ka ir jāuzskata, ka pasažieriem, kuru lidojumi ir kavējušies, ir tiesības saņemt Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunktā, to lasot kopsakarā ar šīs regulas 7. panta 1. punktu, paredzēto kompensāciju gadījumos, kad viņi, ielidojot galamērķī, ir piedzīvojuši trīs stundu ilgu vai ilgāku laika zudumu (šajā nozīmē skat. spriedumus, 2009. gada 19. novembris, *Sturgeon* u.c., C-402/07 un C-432/07, EU:C:2009:716, 61. punkts, kā arī 2012. gada 23. oktobris, *Nelson* u.c., C-581/10 un C-629/10, EU:C:2012:657, 38. punkts).

20 Runājot par personu, kurai ir jāmaksā kompensācija tāda savienotā reisa kā pamatlietā aplūkotais ielidošanas ilgas kavēšanās dēļ, no Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta un 5. panta 3. punkta teksta izriet, ka runa var būt vienīgi par "apkalpojošo gaisa pārvadātāju" šīs regulas 2. panta b) punkta izpratnē.

21 Līdz ar to ir jānosaka, vai tādā situācijā kā pamatlietā aplūkotā tāds gaisa pārvadātājs kā *České aerolinie* ir šādi kvalificējams.

22 Saskaņā ar Regulas Nr. 261/2004 2. panta b) punktu "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".

23 Tātad šajā definīcijā ir izvirzīti divi tādi kumulatīvi nosacījumi, lai gaisa pārvadātājs varētu tikt kvalificēts par "apkalpojošo gaisa pārvadātāju", no kuriem viens attiecas uz aplūkotā lidojuma veikšanu, bet otrs – uz līguma, kas noslēgts ar pasažieri, esamību (spriedums, 2018. gada 4. jūlijs, *Wirth* u.c., C-532/17, EU:C:2018:527, 18. punkts).

24 Šajā gadījumā, kā izriet no iesniedzējtiesas nolēmuma, nav apstrīdams, ka *České aerolinie* faktiski ir īstenojusi lidojumu saskaņā ar pārvadājuma līgumu, kas ir noslēgts ar attiecīgajiem pasažieriem.

25 Līdz ar to tas ir jākvalificē par "apkalpojošo gaisa pārvadātāju", un tātad, ievērojot Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta nosacījumus, tam ir jāmaksā šīs regulas 5. panta 1. punkta c) apakšpunktā un 7. panta 1. punktā paredzētā kompensācija.

26 Šādu apsvērumu nevar ietekmēt fakts, uz kuru savos rakstveida apsvērumos atsaucas *České aerolinie*, ka attiecīgo pamatlietā aplūkoto pasažieru piedzīvotā kavēšanās radās nevis tā īstenotajā pirmajā savienotā reisa lidojumā, bet šī reisa otrajā lidojumā, ko īstenoja cits gaisa pārvadātājs.

27 Šajā ziņā vispirms ir jānorāda, kā izriet no šī sprieduma 16. punktā minētās judikatūras, ka lidojumi ar vienu vai vairākkārtēju pārsēšanos, uz kuriem tiek veikta vienota rezervācija, ir jāuztver kā viena vienība, un tas nozīmē, ka saistībā ar šādiem lidojumiem apkalpojošais gaisa pārvadātājs, kurš ir īstenojis pirmo lidojumu, nevar aizbildināties ar cita gaisa pārvadātāja veikta vēlāka lidojuma nepienācīgu izpildījumu.

28 Turpinājumā 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.

29 Tādējādi tādā situācijā kā pamatlietā, kurā saistībā ar savienoto reisu, kas sastāv no diviem lidojumiem, uz kuriem ir veikta vienota rezervācija, otro lidojumu saskaņā ar koda koplietošanas līgumu ir īstenojis cits apkalpojošais gaisa pārvadātājs, nevis apkalpojošais gaisa pārvadātājs, kas ir noslēdzis pārvadājuma līgumu ar attiecīgajiem pasažieriem un īstenojis pirmo lidojumu, šis pēdējais minētais pārvadātājs saglabā līgumiskās saistības ar pasažieriem pat tad, kad tiek izpildīts otrais lidojums.

30 Turklāt Regulas Nr. 261/2004 1. apsvērumā paustais mērķis nodrošināt pasažieru augsta līmeņa aizsardzību arī var pamatot secinājumu, ka tāda savienota reisa gadījumā, uz kuru ir veikta vienota rezervācija un kurš ir īstenots koda koplietošanas līguma ietvaros, apkalpojošajam gaisa pārvadātājam, kas ir īstenojis pirmo lidojumu, ir jāmaksā kompensācija pat tādas kavēšanās gadījumā, kura ir radusies otrajā lidojumā, ko ir veicis cits gaisa pārvadātājs. Šāds risinājums ļauj garantēt, ka pārvadātie pasažieri, saņems kompensāciju no apkalpojošā gaisa pārvadātāja, kurš ar viņiem ir noslēdzis pārvadājuma līgumu, bez vajadzības ņemt vērā šī pārvadātāja noslēgtās vienošanās attiecībā uz savienotā reisa otrā lidojuma īstenošanu.

31 Visbeidzot ir jāatgādina, ka saskaņā ar Regulas Nr. 261/2004 13. pantu šajā regulā noteikto pienākumu izpilde neskar apkalpojošā gaisa pārvadātāja tiesības saskaņā ar piemērojamajām valsts tiesībām prasīt atlīdzinājumu no ikviena, kas izraisījis šī pārvadātāja pienākumu neizpildi, – tostarp no trešajām personām (spriedums, 2017. gada 11. maijs, *Krijgsman*, C-302/16, EU:C:2017:359, 29. punkts un tajā minētā judikatūra).

32 Tādējādi un, it īpaši, runājot par savienoto reisu, uz kuru ir veikta vienota rezervācija un kurš ir īstenots koda koplietošanas līguma ietvaros, attiecīgā gadījumā apkalpojošajam gaisa pārvadātājam, kam nācies veikt Regulā Nr. 261/2004 paredzētās kompensācijas maksājumu ilgas kavēšanās dēļ, kura ir skārusi lidojumu, ko tas pats nav īstenojis, ir tiesības vērsties pret apkalpojošo gaisa pārvadātāju, kurš ir atbildīgs par šo kavēšanos, lai iegūtu atlīdzinājumu par šo finansiālo apgrūtinājumu.

33 Ņemot vērā iepriekš minēto, uz uzdoto jautājumu ir jāatbild, ka Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunkts un 7. panta 1. punkts, tos lasot kopsakarā ar tās 3. panta 5. punktu, ir jāinterpretē tādējādi, ka saistībā ar savienoto reisu, kas sastāv no diviem lidojumiem, uz kuriem ir veikta vienota rezervācija, ar sākumpunktu lidostā, kas atrodas dalībvalsts teritorijā, galamērķi lidostā, kura atrodas trešajā valstī, un pārsēšanos trešās valsts lidostā, pasažieris, kas galamērķi ir sasniedzis ar trīs stundu ilgu vai ilgāku kavēšanos, kura ir radusies otrajā lidojumā, ko koda koplietošanas līguma ietvaros ir nodrošinājis trešajā valstī reģistrēts pārvadātājs, savu kompensācijas prasību saskaņā ar šo regulu var celt pret Kopienas gaisa pārvadātāju, kurš ir īstenojis pirmo lidojumu.

Par tiesāšanās izdevumiem

34 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 (devītā palāta) nospriež:

Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 261/2004 (2004. gada 11. februāris), ar ko paredz kopīgus noteikumus par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos un ar ko atceļ Regulu (EEK) Nr. 295/91, 5. panta 1. punkta c) apakšpunkts un 7. panta 1. punkts, tos lasot kopsakarā ar Regulas Nr. 261/2004 3. panta 5. punktu, ir jāinterpretē tādējādi, ka saistībā ar savienoto reisu, kas

sastāv no diviem lidojumiem, uz kuriem ir veikta vienota rezervācija, ar sākumpunktu lidostā, kas atrodas dalībvalsts teritorijā, galamērķi lidostā, kura atrodas trešajā valstī, un pārsēšanos trešās valsts lidostā, pasažieris, kas galamērķi ir sasniedzis ar trīs stundu ilgu vai ilgāku kavēšanos, kura ir radusies otrajā lidojumā, ko koda koplietošanas līguma ietvaros ir nodrošinājis trešajā valstī reģistrēts pārvadātājs, savu kompensācijas prasību saskaņā ar šo regulu var celt pret Kopienas gaisa pārvadātāju, kurš ir īstenojis pirmo lidojumu.

[Paraksti]