Anonimizuota versija

Byla C-190/19

Prašymas priimti prejudicinį sprendimą

Gavimo data:

2019 m. vasario 27 d.

Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas:

Amtsgericht Hamburg (Vokietija)

Nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą priėmimo data:

2019 m. vasario 8 d.

Ieškovai:

MG

NH

Atsakovė:

Germanwings GmbH

***Amtsgericht Hamburg* (Hamburgo apylinkės teismas)**

<...>

nutartis

byloje

1) **MG**, <...> Liubekas,

– ieškovė,

2) **NH**, <...> Liubekas,

– ieškovas,

DARBINIS VERTIMAS

<...>

prieš

Germanwings GmbH, <...> Kelnas,

– atsakovę,

<...>

Amtsgericht Hamburg 2019 m. vasario 8 d. <...> nutarė:

1 Sustabdyti bylos nagrinėjimą.

2 Pagal SESV 267 straipsnį pateikti Europos Sąjungos Teisingumo Teismui šį klausimą dėl Sąjungos teisės išaiškinimo:

> Ar teisė į kompensaciją pagal Reglamento (EB) Nr. 261/2004 7 straipsnį taikoma ir tuo atveju, kai keleivis dėl palyginti nedidelio vėlavimo atvykti nesuspėja į tiesioginį jungiamąjį skrydį ir todėl į galutinę paskirties vietą atvyksta mažiausiai trimis valandomis vėliau, jei abu skrydžius vykdė skirtingi oro vežėjai, o skrydžio rezervaciją patvirtino skrydžius savo klientui parinkusi kelionių agentūra? **(orig. p. 2)**

Motyvai

Ieškovai prašo priteisti iš atsakovės kompensacijas dėl kelionės lėktuvu.

Ieškovai kelionių agentūroje užsisakė iš dviejų dalių susidedantį skrydį 2014 m. spalio 11 d. Pagal planą ieškovai iš pradžių turėjo išvykti 06.45 val. (visi laikai nurodyti vietos laiku) skrydžiu 4U 7214 iš Hamburgo į Stokholmą ir atvykti ten 08.10 val. Šio skrydžio rezervacijos patvirtinime buvo nurodyta „Operated by EW EUROWINGS“. Skrydžio numerio elementas „4U“ reiškia Tarptautinės oro transporto asociacijos (IATA) atsakovei suteiktą kodą. 09.05 val. ieškovai jungiamuoju *Deutsche Lufthansa AG* skrydžiu LH 9108 turėjo vykti toliau į Niuarką, o numatytas atvykimo laikas buvo 12.05 val. Skrydžio 4U 7214 orlaivis į Stokholmą atvyko 20 minučių vėluodamas – nusileido tik 08.30 val.

Remdamasis surinktais įrodymais, teismas mano, kad ieškovai dėl skrydžio 4U 7214 vėlavimo nebegalėjo suspėti į jungiamąjį skrydį. Teismas taip pat remiasi prielaida, kad ieškovų teiginys, jog jie skrido iš Stokholmo į Niuarką kitu maršrutu, su tarpiniu sustojimu Miunchene, ir atvyko 6 valandomis 30 minučių vėliau, nei planuota iš pradžių, yra teisingas.

Teismo nuomone, atsakovė laikytina skrydį 4U 7214 vykdančiu oro vežėju, kaip tai suprantama pagal Reglamento (EB) Nr. 261/2004 2 straipsnio b punktą. Tiesa, remdamasis surinktais įrodymais, teismas daro prielaidą, kad skrydis 4U 7214 buvo vykdomas su oro linijų bendrovės *Eurowings* orlaiviu ir įgula. Ieškovams nepavyko įrodyti fakto, kad skrydžiui buvo naudojamas atsakovės orlaivis su jos

Anonimizuota versija

DARBINIS VERTIMAS

įgula. Dabar teismas apskritai mano, kad atsakovė laikytina skrydį vykdančiu oro vežėju, kaip tai suprantama pagal Reglamento (EB) Nr. 261/2004 2 straipsnio b punktą, neatsižvelgiant į tai, kieno orlaivis ir įgula buvo naudojami. Teismas laikosi nuomonės, kad remiantis <...> (nacionalinė jurisprudencija) ir lėktuvo nuomos su įgula („wet lease“) atveju skrydį vykdančiu oro vežėju turi būti laikomas tas oro vežėjas, su kurio IATA kodu vykdomas skrydis, o ne tas oro vežėjas, kuris išnuomojo orlaivį su įgula. <...> Vokietijos jurisprudencijos (pakeitimas) <...> Dabar teismas mano, kad oro vežėjas, kuriam priklauso orlaivis ir įgula, bet ne IATA kodas, su kuriuo vykdomas skrydis buvo rezervuotas, gali būti laikomas skrydį vykdančiu oro vežėju tik kodo bendro naudojimo („codesharing“) atveju. Vis dėlto atsakovė nagrinėjamoje byloje nenurodė, kad šiuo atveju buvo naudojamasi bendru kodu. <...> **(orig. p. 3)** <...> (priežastys, kodėl atsakovė privalėjo tai nurodyti)

Be to, teismas daro prielaidą, kad skrydis 4U 7214 buvo atidėtas ne dėl ypatingos aplinkybės, kaip tai suprantama pagal Reglamento (EB) Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį. Pagal Eurokontrolės suteiktą informaciją atsakovės teiginys dėl pavėluotai duoto leidimo pakilti nepasitvirtino.

Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, sprendimas nagrinėjamoje byloje priklauso nuo to, ar Reglamentas (EB) Nr. 261/2004 turi būti aiškinamas taip, kad atsakomybė už vėlavimą atvykti į galutinę paskirties vietą tenka atsakovei, nors jungiamąjį skrydį, į kurį nespėta, vykdė kita oro linijų bendrovė, abu skrydžius ieškovų kelionei parinko kelionių agentūra, o pačios atsakovės vykdytas skrydis vėlavo palyginti nedaug.

Padėtis šioje byloje panaši į atvejį, nagrinėtą Europos Sąjungos Teisingumo Teismo byloje *flightright GmbH / Iberia Express SA*, C-186/17, kurioje generalinis advokatas pareiškė manantis, jog atsakomybė tenka oro linijų bendrovei, ir kurioje prašymas priimti prejudicinį sprendimą vis dėlto buvo atsiimtas. Bylos aplinkybės taip pat primena atvejį, dėl kurio buvo pateiktas 2016 m. liepos 19 d. *Bundesgerichtshof* (Aukščiausiasis Federalinis Teismas) prašymas priimti prejudicinį sprendimą <...> (*Markmann ir kt.*, C-479/16; 2016 m. spalio 11 d. Teisingumo Teismo nutartimi ši byla buvo išbraukta iš Teisingumo Teismo bylų registro).

<...>

<...> (parašas)

DARBINIS VERTIMAS

Anonimizuota versija