

Anonimizuota versija

Vertimas

C-252/20-1

Byla C-252/20

Prašymas priimti prejudicinį sprendimą

Gavimo data:

2020 m. birželio 10 d.

Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas:

Amtsgericht Hamburg (Vokietija)

Nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą priėmimo data:

2020 m. gegužės 25 d.

Ieškovė:

CY

Atsakovė:

Eurowings GmbH

Patvirtintas nuorašas

Amtsgericht Hamburg (Hamburgo apylinkės teismas)

<...>

Nutartis

Byloje

CY, <...> Vichavė,

– ieškovė,

<...>

prieš

Eurowings GmbH, <...> Diuseldorfas

– atsakovė,

<...>

Amtsgericht Hamburg <...> nutarė:

Sustabdyti bylos nagrinėjimą.

Pagal SESV 267 straipsnį pateikti Europos Sąjungos Teisingumo Teismui šiuos klausimus dėl 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 261/2004, nustatančio bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisyklės atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinančio Reglamentą (EEB) Nr. 295/91 (OL L 46, 2004, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 8 t., p. 10), išaiškinimo:

1. Ar teisė į kompensaciją pagal reglamento 7 straipsnį taikoma ir tuo atveju, kai keleivis dėl palyginti nedidelio skrydžio vėlavimo nespėja atvykti į tiesioginį jungiamąjį skrydį, todėl į galutinę paskirties vietą atvyksta mažiausiai trimis valandomis vėliau, jei abu skrydžius vykdė skirtingi oro vežėjai, o rezervavimą patvirtino ne pirmosios atkarpos skrydį vykdęs oro vežėjas, kuris yra atsakovas pagrindinėje byloje? (**orig. p. 2**)

2. Jeigu į pirmąjį klausimą būtų atsakyta teigiamai:

Ar „skrydį vykdantis oro vežėjas“, kaip tai suprantama pagal Reglamento (EB) 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punktą ir 7 straipsnio 1 dalį, yra atidėtą pirmosios atkarpos skrydį faktiškai vykdęs oro vežėjas, ar antrosios atkarpos skrydį laiku įvykdęs oro vežėjas, kuris patvirtino abiejų skrydžių rezervavimą?

3. Tuo atveju, jei „skrydį vykdančiais oro vežėjais“, kaip tai suprantama pagal Reglamento (EB) 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punktą ir 7 straipsnio 1 dalį, turi būti laikomi abu oro vežėjai:

Ar keleivis turi teisę pasirinkti, iš kurio iš šių dviejų oro vežėjų pareikalauti atsakomybės?

Motyvai

A. Faktinių aplinkybių aprašymas

1. Ieškovė iš atsakovės reikalauja 400,00 EUR dydžio kompensacijos pagal Reglamentą (EB) Nr. 261/2004.
2. Ieškovė per kelionių agentūrą užsisakė 2016 m. spalio 23 d. kelionę lėktuvu iš Hamburgo į Kairą per Ciurichą. Užsakymo patvirtinimą išdavė *Swiss International Air Lines AG*. Remiantis rezervavimo patvirtinimu, vežimas turėjo

vykti taip: iš Hamburgo į Ciurichą skrydžiu LX 4413 (išvykimo pagal tvarkaraštį laikas: 2016 m. spalio 23 d. 07.00 val., atvykimo pagal tvarkaraštį laikas: 2016 m. spalio 23 d. 08.25 val.) ir iš Ciuricho į Kairą skrydžiu LX 236 (išvykimo pagal tvarkaraštį laikas: 2016 m. spalio 23 d. 09.05 val., atvykimo pagal tvarkaraštį laikas: 2016 m. spalio 23 d. 14.05 val.).

3. Skrydis iš Hamburgo į Ciurichą pasiūlytas naudojantis bendruoju kodu: *Swiss* skrydžio Nr. LX 4413, atsakovės skrydžio Nr. EW 4762. Pagal bendrojo kodo sutartį su *Swiss* atsakovė vykdė skrydį iš Hamburgo į Ciurichą (LX 4413) savo orlaiviu ir su savo įgula, skrydžio Nr. EW 4762.
4. Atsakovės skrydis iš Hamburgo į Ciurichą buvo įvykdytas pavėlavus atvykti, orlaivis nusileido Ciuriche tik 08.46 val. Dėl šios priežasties ieškovė nesuspėjo į *Swiss (orig. p. 3)* vykdytą jungiamąjį skrydį į Kairą, nes persėdimui buvo likę tik 19 minučių. Trumpiausias persėsti į šį skrydį skirtas laiko tarpas buvo 30 minučių. Ieškovė buvo perregistruota į vėlesnį skrydį į Kairą per Milaną ir atvyko į Kairą daugiau nei 5 valandomis vėliau.
5. Ieškovė mano, kad atsakovė, kuri naudojosi bendruoju kodu, buvo atidėtą skrydį iš Hamburgo į Ciurichą vykdančias oro vežėjas ir jau vien dėl šios priežasties privalo mokėti kompensaciją. Atsakovė pasiūlė savo vykdytą skrydį EW 4762 rezervavimo sistemoje *Amadeus* ir suteikė galimybę naudotis jos skrydžiais sugrupuojant atskirus skrydžius.
6. Atsakovės nuomone, teisė į kompensaciją tuo atveju, kai jungiamasis skrydis praleistas dėl nedidelio vėlavimo pirmojoje skrydžio dalyje, siejama su sąlyga, kad ir privežamąjį, ir jungiamąjį skrydį vykdė tas pats oro vežėjas. Su kitu oro vežėju tęsiamas skrydis nepatenka į pirmąją skrydžio dalį vykdančio oro vežėjo rizikos sritį.

B. Motyvai, dėl kurių prašoma Europos Sąjungos Teisingumo Teismo prejudicinio sprendimo

7. Sprendimui priimti būtina, kad Europos Sąjungos Teisingumo Teismas atsakytų į prejudicinius klausimus.

I. Dėl pirmojo prejudicinio klausimo

8. Ieškovė galėtų turėti teisę į kompensaciją pagal Reglamento (EB) Nr. 261/2004 7 straipsnio 1 dalies c punktą.
9. Pagal suformuotą Europos Sąjungos Teisingumo Teismo jurisprudenciją skrydžio atidėjimas prilygsta jo atšaukimui, kaip tai suprantama pagal Reglamento (EB) Nr. 261/2004 7 straipsnio 1 dalį, o tai reiškia, kad tokio atidėjimo atveju taip pat gali būti reikalaujama kompensacijos pagal Reglamento (EB) Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punktą, siejamą su 7 straipsnio 1 dalimi, jei galutinė

paskirties vieta pasiekama trimis ar daugiau valandų vėliau (žr. <...> 2009 m. lapkričio 19 d. Sprendimą *Sturgeon* <...> C-402/07, <...> EU:C:2009:716, 41 ir paskesni punktai; <...> 2012 m. spalio 23 d. Sprendimą *Nelson* <...> C-581/10, <...> EU:C:2012:657, 28 ir paskesni punktai). Tai galioja ir tuomet, kai santykinai nedidelis vėlavimas (**orig. p. 4**) dėl to, kad nespėta į jungiamąjį skrydį, lemia didelį vėlavimą atvykti į galutinę paskirties vietą (žr. <...> 2013 m. vasario 26 d. Sprendimą *Folkerts*, <...> C-11/11, <...> EU:C:2013:106, 25 ir paskesni punktai). Vis dėlto sprendimą byloje *Folkerts* lėmė aplinkybė, kad ir privežamąjį skrydį, ir jungiamąjį skrydį vykdė ta pati oro transporto bendrovė (žr. <...> 2013 m. vasario 26 d. Sprendimą *Folkerts*, <...> C-11/11, <...> EU:C:2013:106, 18 punktas).

10. Europos Sąjungos Teisingumo Teismas dar nėra priėmęs sprendimo, ar tai taikytina ir tais atvejais, jei, kaip ir šioje byloje, privežamąjį ir jungiamąjį skrydžius vykdo skirtingos oro transporto bendrovės.
11. *Bundesgerichtshof* (Aukščiausiasis Federalinis Teismas) panašioje byloje sustabdė bylos nagrinėjimą ir pateikė Teisingumo Teismui iš esmės identiška pirmajam prejudiciniam klausimui šiame prašyme suformuluotą klausimą dėl Reglamento (EB) Nr. 261/2004 išaiškinimo <...>. Teisingumo Teismas nepriėmė sprendimo dėl minėto prejudicinio klausimo, nes *Bundesgerichtshof* atsiėmė prejudicinį klausimą po to, kai ieškinio reikalavimas toje byloje buvo pripažintas.
12. *Bundesgerichtshof* <...> nurodė:
13. „d) Iš Reglamento (EB) Nr. 261/2004 7 straipsnio prasmės ir tikslo galėtų išplaukti, kad teisė į kompensaciją keleivis turi tik tada, kai oro vežėjas, sukėlęs vėlavimą galutinėje paskirties vietoje, patvirtino vieno po kito turėjusių vykti skrydžių sugrupavimą išduodamas arba leisdamas išduoti rezervavimo patvirtinimą. Šis klausimas Europos Sąjungos Teisingumo Teismo jurisprudencijoje nėra galutinai išaiškintas.
14. aa) Iš Teisingumo Teismo jurisprudencijos matyti, kad teisė į kompensaciją bet kuriuo atveju galima tada, kai užsakomi keli vienas po kito vykdomi oro vežėjo, iš kurio reikalaujama kompensacijos, skrydžiai.
15. Sprendimuose, priimtuose bylose, kuriose teisė į kompensaciją atsirado dėl vėlavimo atvykti į tiesioginio jungiamojo skrydžio paskirties vietą, konstatuota, kad vienas po kito vykdomi skrydžiai buvo užsakyti iš oro vežėjo, kuriam pareikšti reikalavimai pagrindinėje byloje (<...> *Folkerts*, C-11/11, 18 punktas <...>; 2012 m. spalio 4 d. Nutartis [Sprendimas] *Rodríguez Cachafeiro ir kt.* (**orig. p. 5**), C-321/11, <...> 10 ir 34 punktai). Kiti Teisingumo Teismo sprendimai, kuriuose buvo svarbi reglamente nurodyta sąvoka „skrydis“, taip pat susiję su atvejais, kai keleivis visus atitinkamus skrydžius užsakė iš to oro vežėjo, iš kurio vėliau pareikalavo kompensacijos (žr. <...> *Emirates Airlines*, C-173/07, 13 punktas; *Sturgeon ir kt.* <...>, C-402/07, 11 punktas; <...> *Nelson ir kt.*, C-581/10, 15 punktas).
16. bb) Šiuo atveju susiklosčiusios aplinkybės yra kitokios.

17. Kaip konstatavo *Berufungsgericht* (apeliacinis teismas), abu skrydžius vykdė skirtingi oro vežėjai. Rezervacija atlikta ne pas vieną iš šių vežėjų, o pas kelionių organizatorių. Šis išdavė ir <...> rezervavimo patvirtinimą. Nesant atitinkamai nustatytų faktų negalima daryti prielaidos, kad atsakovė pati išrašė ar patvirtino abiejų skrydžių bilietus.
18. cc) Nei reglamentas, nei minėta Teisingumo Teismo jurisprudencija neleidžia daryti pakankamai tikslios išvados, taikytinos nurodytoms aplinkybėms.
19. Pagal Oro transporto keleivių teisių reglamento 3 straipsnio 2 dalies a punktą reglamentas taikomas tik tuo atveju, jei keleivis turi patvirtintą rezervavimą atitinkamam skrydžiui. Oro transporto keleivių teisių reglamento 2 straipsnio g punkte nustatyta, kad tam reikia, jog rezervavimą būtų patvirtinęs ir įregistravęs oro vežėjas arba kelionių organizatorius. Tai gali būti padaryta bilietu, kaip jis suprantamas pagal Oro transporto keleivių teisių reglamento 2 straipsnio f punktą, kurį išdavė arba įgaliojo išduoti oro vežėjas arba jo įgaliojasis atstovas, arba kokiu nors kitu dokumentu.
20. Iš šių nuostatų aiškiai matyti, kad keleivis turi teisę pareikalauti kompensacijos iš skrydį vykdančio oro vežėjo, net jei atliekant pavienį rezervavimą ir jį patvirtinant pats oro vežėjas nedalyvavo, o suteikė galimybę rezervavimą priimti ir jį patvirtinti tarpininkui arba kelionių organizatoriui. Tokiais atvejais oro vežėjas privalo prisiimti atsakomybę už tarpininko arba kelionių organizatoriaus patvirtintą rezervavimą, tarsi šiuos veiksmus būtų atlikęs jis pats. **(orig. p. 6)**
21. Vis dėlto iš to negalima daryti neabejotinos išvados, kad oro vežėjas taip pat privalo prisiimti atsakomybę už tarpininko arba kelionių organizatoriaus patvirtintą rezervavimą, kiek jis susijęs su kitu skrydžiu, kurį vykdo kitas oro vežėjas. Atsakomybė dėl tokio skrydžio pirmiausia tenka tarpininkui arba kelionių organizatoriui, o ne oro vežėjui, vykdančiam tą skrydį. Taigi, žiūrint iš dalyvaujančių oro vežėjų pozicijos, situacija yra panaši į tą, kai keleivis pats rezervuoja kelis atskirus, vienas paskui kitą vykstančius skirtingų oro vežėjų skrydžius. Šiaip ar taip, Komisijos gairėse dėl reglamento aiškinimo nurodoma, kad pastaruoju atveju kompensacijos negali būti reikalaujama (2016 m. birželio 10 d. Komisijos gairės C (2016) 3502 *final*, p. 18, 4 skirsnio d dalies A punkto ii papunktis).
22. dd) Vis dėlto, kolegijos nuomone, esama tam tikrų argumentų, leidžiančių pripažinti teisę į kompensaciją ir tuo atveju, kai vienas po kito vykdomų skrydžių rezervavimo patvirtinimą išdavė kelionių organizatorius.
23. 1) Reglamentas įvairioms rezervavimo patvirtinimo formoms suteikia iš esmės tokią pačią teisinę galią. Be to, 5 konstatuojamojoje dalyje pabrėžiama, kad apsauga taip pat turėtų būti taikoma keleiviams, vykstantiems skrydžiais, kurie yra organizuotos turistinės kelionės dalis. Pareiga prisiimti atsakomybę už kelionių organizatoriaus sugrupuotus skrydžius taip pat atitiktų 1–4 konstatuojamosiose dalyse apibrėžtą tikslą užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį ir atsizvelgti į

virtotojų apsaugos reikalavimus, ir iš šio tikslo Teisingumo Teismo kildinamą principą, pagal kurį reglamento nuostatas, kuriomis oro transporto keleiviams suteikiamos teisės, reikia aiškinti plačiai (šiuo klausimu žr. <...> *Sturgeon ir kt.*, C-402/07, 45 punktą), o sąvokos nuostatoje, kuri laikoma tam tikro principo arba specialių Bendrijos vartotojų apsaugos teisės normų išimtimi, paprastai turi būti aiškinamos siaurai (šiuo klausimu žr. <...> 2008 m. gruodžio 22 d. Sprendimą *Wallentin-Hermann*, C-549/07, <...> (EU:C:2008:771), 17 punktą).

24. 2) Be to, kolegijos nuomone, teisės į kompensaciją patvirtinimas atitinka Teisingumo Teismo pabrėžiamą atsakomybės už įsipareigojimus, prisiimtus patvirtinant rezervavimą, aspektą.
25. Teisingumo Teismas patvirtino teisę į kompensaciją tuo atveju, kai oro vežėjas, pas kurį buvo rezervuoti du vienas po kito vykdomi skrydžiai (**orig. p. 7**), atsisakė vežti antruoju skrydžiu manydamas, kad keleivis nespės į šį skrydį dėl pirmojo skrydžio vėlavimo. Teismas manė, kad labai svarbu pripažinti šią teisę siekiant kompensuoti nepatogumus negrįžtamai praradus tris ar daugiau valandų ir kad skrydį vykdančias oro vežėjas bet kuriuo atveju turėtų atsakyti už šiuos nepatogumus, jeigu nustatoma, jog kaltė už nepatogumus tenka jam – arba kaip asmeniui, atsakingam už jo paties vykdomo pirmojo skrydžio vėlavimą, arba kaip asmeniui, klaidingai pamaniusiam, kad atitinkami keleiviai nespės į paskesnį skrydį, arba kaip asmeniui, pardavusiam bilietus į vienas po kito vykstančius skrydžius, tarp kurių nėra pakankamai laiko persėsti į paskesnį skrydį (<...> *Rodríguez Cachafeiro ir kt.*, C-321/11, 34 punktą).
26. Bet kokiame atveju, žvelgiant iš keleivio, kurio apsaugai skirta teisė į kompensaciją, pozicijų, susiklosto panaši situacija, kai oro vežėjas, nors pats neišduoda ar nepatvirtina bilietų vienas po kito vykdomiems skrydžiams, suteikia galimybę kelionių organizatoriui išduoti tokius bilietus ir sugrupuoti skirtingų oro vežėjų vykdomus skrydžius.
27. ee) Vis dėlto kolegija mano negalinti priimti savo sprendimo.
28. Teisingumo Teismo suformuluotų principų atitinkamas taikymas šioje byloje nagrinėjamos aplinkybės dėl pirma nurodytų priežasčių atrodo pagrįstas. Tačiau ankstesni Teisingumo Teismo sprendimai nepanaikina visų abejonių dėl tokio taikymo.“
29. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiantis teismas pritaria šiems argumentams.

II. Dėl antrojo prejudicinio klausimo

30. 2019 m. liepos 11 d. Sprendime (<...> C-502/18, <...> EU:C:2019:604) Teisingumo Teismas sprendė dėl skrydžio iš Prahos į Bankoką per Abu Dabį, kurį, nepaisant to, kad skrydį sudarė kelios dalys, reikėjo vertinti bendrai, ir pripažino atsakovę toje byloje *Ceske aerolinie* skrydį vykdančiu oro vežėju, taigi

oro vežėju, kuriam teko atsakomybė pagal Oro transporto keleivių teisių reglamentą. Pirmoji skrydžio dalis, kurią vykdė *Ceske aerolinie*, buvo įvykdyta laiku, tik (orig. p. 8) antroji skrydžio dalis, kurią pagal bendrojo kodo sutartį vykdė *Etihad Airways*, atidėta. Teisingumo Teismas lemiamą reikšmę suteikė aplinkybei, kad *Ceske aerolinie* buvo keleivio sutarties šalis, o aukštam keleivių apsaugos lygiui būtina, kad keleivio sutarties šalis prisiimtų skrydį vykdančio oro vežėjo atsakomybę, juolab kad yra galimybių pareikalauti, jog atidėtą skrydį faktiškai vykdęs oro vežėjas grąžintų sumokėtą sumą.

31. Šiuos Teisingumo Teismo suformuluotus principus taikant nagrinėjamos bylos faktinėms aplinkybėms, *Swiss*, šioje byloje išdavusi rezervavimo patvirtinimą, o ne atsakovė galėtų būti laikoma skrydį vykdančiu oro vežėju <...>. Vis dėlto Teisingumo Teismas dar nėra priėmęs sprendimo dėl faktinių aplinkybių, kurios būtų panašios į nagrinėjamas šioje byloje.

III. Dėl trečiojo prejudicinio klausimo

32. Tuo atveju, jei skrydį vykdančiu oro vežėju, kaip tai suprantama pagal Reglamento (EB) 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punktą ir 7 straipsnio 1 dalį, šioje byloje turėtų būti laikoma ir ieškovės sutarties šalis *Swiss*, ir atsakovė, kuri, naudodamasi bendrojo kodo, iš tikrųjų savo orlaiviu ir su savo įgula vykdė atidėtą privežamąjį skrydį, taip pat kyla klausimas, ar keleivis turi reikalauti atsakomybės iš savo sutarties šalies, ar jis turi teisę pasirinkti, iš kurio iš šių dviejų oro vežėjų reikalaus atsakomybės. Šiuo klausimu Teisingumo Teismas taip pat dar nėra priėmęs sprendimo.

dr. Kaiser
Apylinkės teismo teisėja

<...>