

## Anonimizuota versija

Vertimas

C-618/20-1

**Byla C-618/20**

### **Prašymas priimti prejudicinį sprendimą**

**Gavimo data:**

2020 m. lapkričio 19 d.

**Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas:**

*Juzgado de lo Mercantil de Córdoba* (Ispanija)

**Nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą priėmimo data:**

2020 m. rugsėjo 24 d.

**Ieškovės:**

ZU

TV

**Atsakovas:**

*Ryanair Ltd*

---

**JUZGADO DE LO MERCANTIL No 1 DE CÓRDOBA (Kordobos komercinis teismas Nr. 1, Ispanija)**

<...> [nurodomas teismas, procesas, šalys, vieta ir data]

### **NUTARTIS**

#### **(PRAŠYMAS PRIIMTI PREJUDICINĮ SPRENDIMĄ)**

<...> [dar kartą nurodomas teismas, vieta ir data]

Remiantis Europos Sąjungos sutarties (toliau – ES sutartis) 19 straipsnio 3 dalies b punktu, Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (toliau – SESV) 267 straipsniu ir *Ley Orgánica del Poder Judicial* (Pagrindinis teismų įstatymas, toliau – LOPJ) 4bis straipsniu būtina, kad Europos Sąjungos Teisingumo Teismas išaiškintų

2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 261/2004, nustatantį bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinantį Reglamentą (EEB) Nr. 295/91 (**orig. p. 2**), todėl teikiamas šis prašymas priimti prejudicinį sprendimą.

## FAKTINĖS APLINKYBĖS

### 1. PAGRINDINĖ BYLA.

- Ieškovės ZU ir TV įsigijo lėktuvo bilietą iš Malagos (Ispanija) į Diuseldorfą (Vokietija).
- Bilietas įsigytas oro vežėjo RYANAIR bilietų pardavimo svetainėje ir iš tiesų ieškovių pateiktuose dokumentuose aiškiai matyti RYANAIR išduotas ir šio oro vežėjo el. paštu išsiųstas kelionės patvirtinimas.
- Tačiau skrydį vykdė oro vežėjas LAUDAMOTION.
- Skrydis, dėl kurio sudaryta sutartis, buvo atidėtas ilgiau nei 4 valandas.
- Ieškovės pareiškė ieškinį RYANAIR ir reikalauja kompensacijos, numatytos 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (EB) Nr. 261/2004, nustatančiame bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinančiame Reglamentą (EEB) Nr. 295/91.
- Atsakovas RYANAIR nesutinka su ieškiniu ir teigia, kad neturi atsakovo statuso, argumentuodamas tuo, kad jis tik suteikė LAUDAMOTION savo interneto svetainę pardavinėti bilietams, ir neigia bet kokius sutartinius santykius su ieškovėmis, nes skrydį vykdė bendrovė LAUDAMOTION.

### 2. Prašymo priimti prejudicinį klausimą nagrinėjimas

<...> [nacionalinės teisės procesinės nuostatos]

## TEISINIAI PAGRINDAI

### 1. Teisinis ginčas Europos Sąjungos teisės požiūriu

Kilęs teisinis ginčas susijęs su oro vežėjo, kuris savo interneto svetainėje parduoda kito oro vežėjo lėktuvo bilietus, atsakomybe, o tai patenka į pirmiau nurodyto Reglamento Nr. 261/2004 taikymo *ratione personae* sritį.

## 2. Europos Sąjungos teisės aktai

Taikytinas ES teisės aktas yra minėtas 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 261/2004, nustatantis bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisyklės atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinantį Reglamentą (EEB) Nr. 295/91. Konkrečiai šio reglamento 3 straipsnio 5 dalyje nustatyta: „5. Šis reglamentas taikomas bet kuriam skrydį vykdančiam oro vežėjui, teikiančiam transporto paslaugas keleiviams, kuriems taikom[os] 1 ir 2 dal[ys]. Kai skrydį vykdančias oro vežėjas, nesudaręs sutarties su keleiviu, vykdo prievoles pagal šį reglamentą, laikoma, kad jis tai daro asmens, sudariusio sutartį su tuo keleiviu, vardu.“ Taip pat Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnyje nustatyta, kad: „šiam reglamente: a) „oro vežėjas“ – tai oro transporto įmonė, turinti galiojančią veiklos licenciją; b) „skrydį vykdančias oro vežėjas“ – tai oro vežėjas, vykdančias arba ketinantis vykdyti skrydį pagal sutartį su keleiviu arba kito su keleiviu sutartį sudariusio juridinio arba fizinio asmens vardu“.

2016 m. birželio 15 d. Europos Komisijos pranešimo dėl Reglamento (EB) Nr. 261/2004, nustatančio bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisyklės atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, ir Reglamento (EB) Nr. 2027/97 dėl oro vežėjo atsakomybės nelaimingų atsitikimų atveju, su pakeitimais, padarytais Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 889/2002, aiškinamųjų gairių 2.2.3 punkte nustatyta: „2.2.3. Taikymas skrydžius vykdančioms oro vežėjams

*Pagal 3 straipsnio 5 dalį už prievoles pagal šį reglamentą visada atsakingas skrydį vykdančias oro vežėjas, o ne, pavyzdžiui, kitas oro vežėjas, kuris galėjo parduoti bilietą (pabraukta cituojant). Skrydį vykdančio oro vežėjo sąvoka pateikta 7 konstatuojamojoje dalyje.“ (orig. p. 3)*

## 3. Nacionalinė teisė ir (arba) jurisprudencija

Kadangi ši byla susijusi su Reglamente Nr. 261/2004 numatytos teisės į kompensaciją, taigi tiesiogiai taikomos teisės normos, kurios nereikia perkelti į nacionalinės teisės sistemą, taikymu, nacionalinės teisės normos, taikytinos oro navigacijos srityje, nėra.

Vis dėlto jurisprudencijoje šis klausimas nagrinėjamas skirtingai. Pirma, reikia pažymėti, kad dėl Ispanijos proceso teisės aktais nustatytos teisių gynimo priemonių sistemos bylos, kurių suma yra mažesnė nei 3 000 EUR, nagrinėjamos tik vienoje instancijoje, pirmosios instancijos teismuose, šiuo atveju – įvairių Ispanijos provincijų komerciniuose teismuose. Todėl, atsižvelgiant į tai, kad tokio pobūdžio ieškiniai praktiškai niekada neviršija minėtų 3 000 EUR, vienintelė esama jurisprudencija yra ta, kurią suformuoja komerciniai teismai, nepaliekant galimybės jos suvienodinti aukštesnės instancijos teismų sprendimuose. Taigi įvairūs komerciniai teismai, konkrečiai nagrinėję panašius klausimus, pateikė skirtingus atsakymus: vienuose jų laikoma, kad RYANAIR neturi teisės būti

atsakovu, o kituose šis teiginys paneigiamas. Kalbant apie teismus, kurie nepritaria teiginiui dėl atsakovo statuso nebuvimo, pateikiame šį daug kartų pakartotą argumentą: Teisės sistema, kuri oro transporto srityje nustatyta Reglamentu Nr. 261/2004, apima ne tik šį teisės aktą, todėl taikomos ir kitos sistemos taisyklės. Pagal 2010 m. gegužės 6 d. Europos Sąjungos Teisingumo Teismo sprendimą [*Axel Walz*, C-63/09, ECLI:EU:C:2010:251] teisinis pagrindas, į kurį reikia atsižvelgti sprendžiant ginčą dėl oro transporto, atitinka visus Europos Sąjungoje priimtus reglamentus ir sutartis, taigi „[18] <...> *Reglamentu Nr. 2027/97, taikytinu šioje byloje, įgyvendinamos atitinkamos Monrealio konvencijos nuostatos. Konkrečiai kalbant, iš šio reglamento 3 straipsnio 1 dalies išplaukia, kad Sąjungos oro vežėjų atsakomybę, susijusią su keleiviais ir jų bagažu, reglamentuoja Monrealio konvencijos nuostatos dėl šios atsakomybės <...>. 19. Monrealio konvencija, kurią EB 300 straipsnio 2 dalies pagrindu Bendrija pasirašė 1999 m. gruodžio 9 d., jos vardu buvo patvirtinta Sprendimu 2001/539 ir Bendrijoje įsigaliojo 2004 m. birželio 28 d.*“

Taip pat 2008 m. liepos 10 d. Europos Sąjungos Teisingumo Teismo sprendime [*Emirates Airlines*, C-173/07, ECLI:EU:C:2008:400] primenama, kad: „43. *Monrealio konvencija iš tiesų yra sudedamoji Bendrijos teisės sistemos dalis (šiuo klausimu žr. minėto sprendimo IATA ir ELFAA 35 ir 36 punktus). Be to, iš EB 300 straipsnio 7 dalies matyti, jog Bendrijos institucijoms yra privalomi Bendrijos sudaryti susitarimai ir todėl šie susitarimai turi viršenybę Bendrijos antrinės teisės aktų atžvilgiu (šiuo klausimu žr. 1996 m. rugsėjo 10 d. Sprendimo Komisija / Vokietija, C- 61/94, Rink. p. I-3989, 52 punktą).*“

Darytina išvada, kad siekdami nustatyti vežėjų atsakomybės pagrindą negalime remtis pažodiniu ir nutolusiu principų, kuriais grindžiama Bendrijos teisės sistema, aiškinimu, bet turime išvelgti tokią teisės aktų prasmę, kuri atitinka jų esmę ir užtikrina apsaugą, kurią privalo gauti keleiviai. Žinoma, Reglamente Nr. 261/2004 aiškiai nenumatyta vežėjo, kuris sudaro sutartį su keleiviu, bet nevykdo vežimo, atsakomybę, tačiau 1[9]99 m. Monrealio konvencijoje (kuri, kaip jau nurodėme, galioja, yra Bendrijos teisės sistemos dalis ir todėl yra taikoma tiesiogiai ir nedelsiant) nustatyta šiuo klausimu taikytina teisės norma, konkrečiai Monrealio konvencijos 45 straipsnyje, kuriame nustatyta, kad „*dėl faktinio vežėjo vykdomo vežimo ieškovo nuožiūra ieškinys dėl žalos atlyginimo gali būti pareiškiamas tam vežėjui arba sutartį sudariusiam vežėjui, arba abiem kartu ar atskirai*“. Pagal šią teisės normą keleivis gali pasirinkti atsakovą, kuris, jo manymu, yra tinkamas, pagal Reglamento Nr. 261/2004 7 konstatuojamąją dalį, kuria nustatytos prievolės (taigi ir atsakomybė) priskiriamos vežėjui, kuris (**orig. p. 4**) sudaro sutartį su keleiviu, nepriklausomai nuo to, ar tas vežėjas faktiškai vykdo vežimą, ar ne. Keleiviui netaikomi susitarimai, kuriuos subjektas, su kuriuo jis sudarė sutartį, sudarė su trečiosiomis šalimis, ir jam šie susitarimai neturi įtakos; taip užtikrinama maksimali keleivio apsauga, kad galimu atsakingu subjektu būtų laikomas ir faktinis vežėjas, ir sutartį sudaręs vežėjas (kaip numatyta Monrealio konvencijos 39 straipsnyje).

#### 4. Abejonės dėl ES teisės aiškinimo (ir (arba) galiojimo)

Kaip minėta, daugiausia abejonių kyla dėl sąvokos „skrydį vykdančias oro vežėjas“ aiškinimo, siekiant nustatyti, kas gali įeiti į šią sąvoką ir kam tenka prievolė išmokėti Reglamente Nr. 261/2004 numatytą kompensaciją ilgam laikui atidėjus arba atšaukus skrydį.

Kaip minėta, 2016 m. birželio 15 d. Komisijos pranešime sąvoka „skrydį vykdančias oro vežėjas“ neapima subjekto, kuris tik parduoda bilietą, bet nevykdo skrydžio.

Kaip naujausius Europos Sąjungos Teisingumo Teismo sprendimus, kurie galėtų būti svarbūs šiam klausimui, galime nurodyti 2018 m. liepos 4 d. Europos Sąjungos Teisingumo Teismo (Trečioji kolegija) sprendimą byloje C-532/2017, kurioje, nors nagrinėjamas atvejis yra ne toks pats kaip pagrindinėje byloje, pateikiama svarbių sprendimų ir nurodoma (pabraukta cituojant): „Savo klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia sužinoti, ar sąvoka „skrydį vykdančias oro vežėjas“, kaip tai suprantama pagal Reglamentą Nr. 261/2004, visų pirma jo 2 straipsnio b punktą, turi būti aiškinama taip, kad apima atvejį, kai oro vežėjas, kaip antai nagrinėjamas pagrindinėje byloje, išnuomoja kitam oro vežėjui orlaivį su įgula pagal lėktuvo nuomos su įgula sutartį („wet lease“), bet kuris neprisiima šių skrydžių veiklos atsakomybės, įskaitant atvejus, kai keleiviams išduotame rezervacijos patvirtinime nurodyta, kad šį skrydį užtikrina šis pirmasis oro vežėjas.

17 Šiuo klausimu pažymėtina, kad pagal Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio b punktą sąvoką „skrydį vykdančias oro vežėjas“ reikia suprasti kaip reiškiančią, kad „tai oro vežėjas, vykdančias arba ketinantis vykdyti skrydį pagal sutartį su keleiviu arba kito su keleiviu sutartį sudariusio juridinio arba fizinio asmens vardu“.

18 Šioje apibrėžtyje nustatytos dvi kumuliacinės sąlygos tam, kad oro vežėjas galėtų būti laikomas „skrydį vykdančiu oro vežėju“, susijusios su, pirma, atitinkamo skrydžio įvykdymu ir, antra, su sutartimi, sudaryta su keleiviu.

19 Dėl pirmosios sąlygos pažymėtina, kad joje pabrėžiama „skrydžio“ sąvoka, kuri yra svarbiausias elementas. Vis dėlto Teisingumo Teismas jau yra nusprendęs, kad šią sąvoką reikia suprasti kaip „vežimo oro transportu operaciją, taigi tai tam tikras šio vežimo „vienetas“, vykdomas oro transporto vežėjo, kuris nustato jo maršrutą“ (2008 m. liepos 10 d. Sprendimo Emirates Airlines, C- 173/07, EU:C:2008:400, 40 punktas, 2011 m. spalio 13 d. Sprendimo Sousa Rodríguez ir kt., C- 83/10, EU:C:2011:652, 27 punktas ir 2016 m. birželio 22 d. Sprendimo Mennens, C- 255/15, EU:C:2016:472, 20 punktas).

20 Iš to matyti, kad skrydį vykdančiu oro vežėju laikytinas vežėjas, kuris, vykdydamas savo keleivių vežimo veiklą, nusprendžia įvykdyti konkretų skrydį, įskaitant nustatyti jo maršrutą, ir taip suinteresuotiesiems asmenims pateikti pasiūlymą dėl vežimo oro transportu. Tokio sprendimo priėmimas iš tiesų reiškia,

*kad šis vežėjas atsako už to skrydžio įvykdymą (orig. p. 5), įskaitant, be kita ko, už galimą jo atšaukimą ar didelį vėlavimą atskristi į paskirties vietą.*

21 Nagrinėjamu atveju aišku, kad Thomson Airways tik išnuomojo orlaivį su įgula, kuris vykdė pagrindinėje byloje aptariamą skrydį, o šio skrydžio maršrutą nustatė ir jį vykdyti nusprendė TUI Fly.

22 Tokiomis aplinkybėmis, nesant reikalo nagrinėti Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio b punkte nustatytos antrosios kumuliacinės sąlygos, konstatuotina, kad oro vežėjas, kuris, kaip pagrindinėje byloje Thomson Airways, išnuomoja orlaivį su įgula kitam oro vežėjui, bet kuriuo atveju negali būti laikytinas skrydį vykdančiu oro vežėju, kaip tai suprantama pagal Reglamentą Nr. 261/2004, visų pirma 2 straipsnio b punktą.

23 Tokią išvadą patvirtina ir Reglamento Nr. 261/2004 1 konstatuojamojoje dalyje įtvirtintas tikslas užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį, *nes jis leidžia garantuoti, kad vežamiems keleiviams bus sumokėta kompensacija arba jais bus pasirūpinta, neatsižvelgiant į oro vežėjo, kuris nusprendė vykdyti ginčytiną skrydį, ir kito vežėjo, kuris konkrečiai turi jį įvykdyti, susitarimus.*

24 Tokia išvada taip pat atitinka šio reglamento 7 konstatuojamojoje dalyje numatytą principą, pagal kurį, siekiant užtikrinti veiksmingą reglamento taikymą, iš jo išplaukiančios prievolės turėtų tekti skrydį vykdančiam oro vežėjui, nesvarbu, ar jis lėktuvo savininkas, ar lėktuvas išnuomotas pagal orlaivio nuomos su įgula sutartį.

25 Žinoma, prašymą priimti prejudicinį sprendimą patekęs teismas patikslino, kad ieškovams pagrindinėje byloje išduotame rezervacijos patvirtinime nurodyta, kad skrydį „vykdo“ vežėjas, kuris išnuomojo orlaivį su įgula. *Vis dėlto nors ši nuoroda, atrodo, reikšminga taikant Reglamentą Nr. 2111/2005, ji nedaro įtakos nustatant „skrydį vykdančią oro vežėją“, kaip tai suprantama pagal Reglamentą Nr. 261/2004, nes iš Reglamento Nr. 2111/2005 1 konstatuojamosios dalies aiškiai matyti, kad pastaruoju reglamentu siekiama skirtingo tikslo nei Reglamentu Nr. 261/2004.*

26 Atsižvelgiant į visa tai, kas išdėstyta, į pateiktą klausimą reikia atsakyti, kad sąvoką „skrydį vykdančią oro vežėją“, kaip tai suprantama pagal Reglamentą Nr. 261/2004, visų pirma jo 2 straipsnio b punktą, reikia aiškinti taip, kad ji neapima oro vežėjo, kuris, kaip nagrinėjamas pagrindinėje byloje, išnuomoja orlaivį su įgula kitam oro vežėjui pagal lėktuvo nuomos su įgula sutartį („wet lease“), bet neprisiima šių skrydžių veiklos atsakomybės, įskaitant tuo atveju, kai keleiviams išduotame rezervacijos patvirtinime nurodyta, kad šį skrydį vykdo šis pirmasis vežėjas.“

Kaip minėta, pagrindinėje byloje nagrinėjamu atveju būtent RYANAIR pardavė bilietą savo interneto svetainėje, išdavė kelionės patvirtinimo dokumentą ir atsiuntė jį keleiviams el. paštu. Tiesa, šiame dokumente nurodytas bendrovės kodas yra priskirtas ne RYANAIR, o LAUDAMOTION, tačiau niekada nebuvo

pateikta aiškios informacijos šiuo klausimu, t. y. niekada nebuvo aiškiai nurodyta, kad šį skrydį (**orig. p. 6**) vykdys ne RYANAIR. Pagrindinėje byloje neaišku, kas iš tiesų organizavo šį skrydį – RYANAIR ar LAUDAMOTION.

Galiausiai, gali būti svarbu nurodyti tai, kad bendrovė LAUDAMOTION priklauso RYANAIR grupei, kaip skelbiama jos pačios interneto svetainėje <https://www.ryanair.com/es/es/planear-viqje/explorar/lauda-tarifasbajas>.

## 5. Europos Sąjungos Teisingumo Teismo atsakymo reikšmė

Šiuo konkrečiu atveju ypač svarbu nustatyti, kas yra skrydį vykdančias oro vežėjas, atsižvelgiant į tą aspektą, kad RYANAIR, įsigijusi bendrovę LAUDAMOTION, parduoda šios bendrovės bilietus, kuris atrodo svarbus, kaip matyti iš įvairių Ispanijos teismų sprendimų, kurie, kaip minėta, nėra vienareikšmiai, be to, kaip jau taip pat minėta, bus labai sunku suderinti aukštesnės instancijos teismų aiškinimą ir visa tai turės įtakos teisiniam tikrumui ir vienodam požiūriui į teisės subjektus.

6. Atsižvelgiant į visus išdėstytus teisinius argumentus, Teisingumo Teismui reikia pateikti prejudicinius klausimus, kurie suformuluoti šios nutarties rezoliucinėje dalyje.

## REZOLIUCINĖ DALIS

**Pirma.** Sustabdyti bylos nagrinėjimą tol, kol bus priimtas prejudicinis sprendimas.

**Antra.** Pateikti Europos Sąjungos Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus:

1) Ar skrydį vykdančiu oro vežėju, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 [3] straipsnio 5 dalį, galima laikyti oro vežėją, kuris savo interneto svetainėje parduoda lėktuvo bilietus, kurių skrydžiai vykdomi su kito oro vežėjo kodu, atsakingu už šiuos konkrečius kito oro vežėjo parduodamus ir vykdomus skrydžius?

2) Ar skrydį vykdančiu oro vežėju, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 [3] straipsnio 5 dalį, galima laikyti oro vežėją, kuris savo interneto svetainėje parduoda lėktuvo bilietus, kurių skrydžiai vykdomi su kito oro vežėjo kodu, atsakingu už šiuos konkrečius kito oro vežėjo parduodamus ir vykdomus skrydžius, jei tas kitas skrydį vykdančias oro vežėjas priklauso skrydžio pardavėjo įmonių grupei?

3) Ar Monrealio konvencijos 45 straipsnio sąvoką „sutartį sudaręs vežėjas“ galima prilyginti Reglamento Nr. 261/2004 [3] straipsnio 5 dalies sąvokai „skrydį vykdančias oro vežėjas“?

4) Ar Reglamento Nr. 261/2004 [3] straipsnio 5 dalies sąvoką „skrydį vykdančio oro vežėjas“ galima prilyginti Monrealio konvencijos 45 straipsnyje nurodytai sąvokai „faktinis vežėjas“?

<...> (orig. p. 7)

<...> (orig. p. 8)

[Baigiamosios procesinės formuluotės ir teisėjo parašas]

DARBINIS VERTINIMAS