

Anonimizuota versija

Vertimas

C-560/19 - 1

Byla C-560/19

Prašymas priimti prejudicinį sprendimą

Gavimo data:

2019 m. liepos 23 d.

Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas:

Juzgado de lo Mercantil n.º 3 de Valencia (Ispanija)

Nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą priėmimo data:

2019 m. liepos 11 d.

Ieškovė:

GT

Atsakovė:

Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A.

<...> [Bylos ir šalių nuoroda]

NUTARTIS

<...> [prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiančio teismo nuoroda]

Vieta: VALENSIJA

Data: 2019 m. liepos 11 d.

FAKTINĖS APLINKYBĖS

PIRMA. Pagrindinė byla, kurioje teikiamas prašymas priimti prejudicinį sprendimą

GT oro transporto bendrovei *Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A.* pareiškė ieškinį, kuriame reikalavo sumokėti 600 EUR finansinę kompensaciją,

numatyta 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 261/2004, nustatančio bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinančio Reglamentą (EEB) Nr. 295/91, 7 straipsnyje, nes ji į galutinę paskirties vietą atskrido daugiau nei 24 val. vėliau, nei buvo numatyta. GT taip pat reikalavo sumokėti 99,65 EUR kompensaciją atlyginant dėl vėlavimo patirtą žalą, nes ji prarado paskirties vietoje iš anksto rezervuotą nakvynę viešbutyje, už kurią turėjo sumokėti. (**orig. p. 2**)

Ieškinyje nurodomos toliau išdėstytos faktinės aplinkybės.

1. Ieškovė su *Iberia* – bendrove, kurios tikslas yra skraidinti keleivius, įsigijusius jos parduodamus bilietus, – sudarė sutartį dėl skrydžio iš Alikantės į Čikagą, kaip matyti iš ieškinio dokumento Nr. 3. Skrydis vyko dviem etapais:

– pirmasis etapas buvo 2018 m. rugsėjo 9 d. 9:40 val. skrydis iš Alikantės į Madridą; atvykimo į Madridą laikas – 10:50 val. Šį skrydį vykdė oro transporto bendrovė *Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A.*,

– antrasis etapas buvo tos pačios dienos 11:55 val. skrydis iš Madrido į Čikagą; atvykimo į paskirties vietą laikas – 14:20 val. Šį skrydį vykdė oro transporto bendrovė *Iberia*.

2. Pirmasis skrydis (iš Alikantės į Madridą) buvo atidėtas ir į Madridą keleiviai atvyko vėliau. Ieškovė nurodo, kad skrydis atidėtas vienai valandai. Atsakovė pripažįsta, kad skrydis buvo atidėtas, nors teigia, kad jis atidėtas 30 min.

3. Dėl šio atidėjimo keleivė nespėjo į antrojo etapo jungiamąjį skrydį.

4. Ji buvo skraidinama kitu orlaiviu ir į paskirties vietą – Čikagą – atvyko daugiau nei 24 val. vėliau.

ANTRA. Prašymas priimti prejudicinį sprendimą

Šioje byloje dar nėra priimtas sprendimas <...> [vidaus procesiniai klausimai]. Sprendimą turintis priimti nacionalinis teismas pažymi, kad reikia pateikti prašymą priimti prejudicinį sprendimą.

TREČIA. Šalių ir į bylą įstojusių šalių nuoroda

Šalys pagrindinėje byloje yra ieškovė GT (**orig. p. 3**) <...> [advokato vardas ir pavardė] ir atsakovė *Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A.* <...> [advokato vardas ir pavardė].

TEISINIAI PAGRINDAI

PIRMA. Europos Sąjungos teisėje įtvirtintas teisinis pagrindas

1. Reglamento (EB) Nr. 261/2004 <...> 7 konstatuojamojoje dalyje numatyta: „Siekiant užtikrinti veiksmingą šio reglamento taikymą, juo nustatytos prievolės turėtų tekti skrydį vykdančiam arba ketinančiam vykdyti oro vežėjui, nesvarbu, ar jis yra orlaivio savininkas, ar nuomoja lėktuvą be įgulos ir atsargų arba su įgula ir atsargomis, ar kuriuo nors kitu pagrindu.“
2. [Reglamento (EB) Nr. 261/2004] 2 straipsnyje nustatyta: „Šiame 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.“
3. [Reglamento (EB) Nr. 261/2004] 2 straipsnyje įtvirtinta: „galutinė paskirties vieta“ – paskirties vieta, nurodyta biliete, pateikiamame keleivių registravimo vietoje, o tiesiogiai skrydžius jungiant – paskutinio skrydžio paskirties vieta; į kitus galimus jungiamuosius skrydžius neatsižvelgiama, jei atvykimo laikas nesiskiria nuo pradinio numatyto atvykimo laiko[.]“ **(orig. p. 4)**

2013 m. vasario 26 d. Sprendime *Folkerts*, C-11/11, nustatyta: „<...> nuosekliojo [tiesioginio] skrydžio atveju siekiant [Reglamento (EB) Nr. 261/2004] 7 straipsnyje numatytos fiksuoto dydžio kompensacijos svarbus tik nustatytas vėlavimas numatyto atvykimo į galutinę paskirties vietą, suprantamą kaip atitinkamo keleivio paskutinio skrydžio paskirties vieta, laiko atžvilgiu.“

4. [Reglamento (EB) Nr. 261/2004] 3 straipsnio 5 dalyje numatyta: „Šis reglamentas taikomas bet kuriam skrydį vykdančiam oro vežėjui, teikiančiam transporto paslaugas keleiviams, kuriems taikoma 1 ir 2 dalis. Kai skrydį vykdančias oro vežėjas, nesudaręs sutarties su keleiviu, vykdo prievolę pagal šį reglamentą, laikoma, kad jis tai daro asmens, sudariusio sutartį su tuo keleiviu, vardu.“
5. [Reglamento (EB) Nr. 261/2004] 5 straipsnio 1 dalies c punkte nustatyta, kad atšaukus skrydį „atitinkami keleiviai turi teisę į kompensaciją, kurią skrydį vykdančias oro vežėjas išmoka pagal 7 straipsnį <...>“.
6. [Reglamento (EB) Nr. 261/2004] 7 straipsnio 1 dalyje finansinė kompensacija reglamentuojama taip: „Kai daroma nuoroda į šį straipsnį, keleiviai gauna tokio dydžio kompensaciją:
 - a) 250 [EUR] visų 1 500 kilometrų ar mažesnio atstumo skrydžių atveju;
 - b) 400 [EUR] visų didesnio kaip 1 500 kilometrų atstumo Bendrijos vidaus skrydžių ir visų kitų 1 500–3 500 kilometrų atstumo skrydžių atveju;
 - c) 600 [EUR] visų skrydžių, kuriems netaikomas a arba b punktas, atveju.

Nustatant atstumą, pagrindu laikoma paskutinė paskirties vieta, į kurią keleivis dėl atsisakymo vežti arba skrydžio atšaukimo atvyksta vėliau už tvarkaraštyje numatytą laiką.“ **(orig. p. 5)**

7. 2009 m. lapkričio 19 d. Sprendime *Sturgeon*, priimtame sujungtose bylose C-402/07 ir C-432/07, ir 2012 m. spalio 23 d. Sprendime *Nelson*, priimtame sujungtose bylose C-581/10 ir C-629/10, atvykimas į paskirties vietą daug vėliau už numatytą atvykimo laiką buvo prilygintas skrydžio atšaukimui.
8. [Tarybos direktyvos 90/314/EEB] 5 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad valstybės narės imasi reikiamų veiksmų užtikrinti, kad kelionių organizatorius ir (arba) kelionių pardavimo agentas, sutarties šalis, prisiimtų atsakomybę prieš vartotoją už sutartyje numatytų įsipareigojimų tinkamą vykdymą, nepaisant to, ar tuos įsipareigojimus turi vykdyti kelionių organizatorius ir (arba) kelionių pardavimo agentas, ar kiti paslaugų teikėjai, nepažeidžiant kelionių organizatoriaus ir (arba) kelionių pardavimo agento teisės išieškoti žalą iš kitų paslaugų teikėjų.
9. [Reglamento (EB) Nr. 261/2004] 13 straipsnyje įtvirtinta: „Tais atvejais, kai skrydį vykdančias oro vežėjas išmoka kompensaciją arba įvykdo kitas jam pagal šį reglamentą tenkančias prievoles, jokia šio reglamento nuostata negali būti aiškinama kaip apribojanti jo teises pagal taikytiną teisę reikalauti kompensacijos iš bet kurio asmens, įskaitant trečiąsias šalis.“
10. 2016 m. birželio 15 d. Komisijos komunikato 2.2.3 punkte nustatyta: „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. Skrydį vykdančio oro vežėjo sąvoka pateikta 7 konstatuojamojoje dalyje.“
11. 2017 m. rugsėjo 7 d. Sprendime *Bossen*, C-559/16, nurodyta, kad [Reglamento (EB) Nr. 261/2004] nuostatose yra „numatyta keleivių teisė į kompensaciją, nediferencijuojant pagal tai, ar jie į galutinę paskirties vietą atvyko tiesioginiu, ar jungiamuoju skrydžiu“.

ANTRA. Abejonės, pagrindžiančios prašymo priimti prejudicinį sprendimą pateikimą (orig. p. 6)

1. Kaip matyti iš pirmiau nurodyto teisinio pagrindo, Sąjungos teisės aktuose, regis, nustatyta, kad skrydį vykdančias vežėjas privalo mokėti [Reglamento (EB) Nr. 261/2004] 7 straipsnyje numatytą finansinę kompensaciją, ir nesvarbu tai, kas pardavė bilietą, t. y. tai, kas yra sutartinis vežėjas. Ši situacija atrodo aiški tuo atveju, kai bilietą pardavė (taigi ir sutartį su keleiviu sudarė) kelionių agentūra. Vis dėlto abejonių kyla, kai bilietą parduoda keleivius skraidinanti, tačiau skrydžio nevykdanti bendrovė, taigi skrydį iš tikrųjų vykdo kita bendrovė, nes oro transporto bendrovės veikia kaip partnerės. Tokia situacija yra susidariusi pagrindinėje byloje. Iš tiesų joje *Iberia* yra bendrovė, pardavusi bilietą ir skraidinanti keleivius. Vis dėlto ji nevykdo skrydžio iš Alikantės į Madridą, nes faktiškai šį skrydį vykdo kita bendrovė, nagrinėjamu atveju – *Air Nostrum*, pagal abiejų bendrovių sudarytą partnerystės sutartį.

Taigi kyla abejonių dėl to, ar pareiga mokėti [Reglamento (EB) Nr. 261/2004] 7 straipsnyje numatytą kompensaciją tenka vien skrydį iš tikrųjų vykdančiai bendrovei, ar tokią pareigą taip pat galima taikyti bendrovei, kuri skrydžio

nevykdo, bet su kuria yra sudaryta sutartis ir kuri taip pat skraidina keleivius. Ar galima laikyti (o tai yra tas pats), kad sąvoka „skrydį vykdančias vežėjas“ apima bendrovę, kurios tikslas yra skraidinti keleivius ir kuri parduoda bilietus, tačiau nevykdo skrydžio, t. y. jo nevykdo faktiškai?

Taigi pirmasis pateiktas klausimas yra toks: ar atsižvelgiant į [Reglamento (EB) Nr. 261/2004] 2 straipsnio b punktą ir 3 straipsnio 5 dalį galima laikyti, kad sąvoka „skrydį vykdančias vežėjas“ apima bendrovę, kurios veiklos tikslas yra skraidinti keleivius ir kuri parduoda bilietus, tačiau nevykdo skrydžio, t. y. jo nevykdo faktiškai?

2. Jeigu į pirmąjį [klausimą] būtų atsakyta neigiamai, kyla abejonių dėl to, kas turi mokėti kompensaciją, kai faktiškai vykdančią patį (**orig. p. 7**) jungiamąjį skrydį dalyvavo dvi ar daugiau oro transporto bendrovių.

Iš tikrųjų, kaip minėta, Europos Sąjungos Teisingumo Teismo jurisprudencijoje numatyta, kad lemiamas kriterijus siekiant įpareigoti mokėti finansinę kompensaciją yra vėlavimas daugiau nei trimis valandomis, palyginti su numatytu atvykimo į paskirties vietą laiku, neatsižvelgiant į tai, kad buvo vėluojama dėl vykdančią skrydį atidėto išvykimo skrydžio arba dėl atidėto jungiamojo skrydžio.

Atsižvelgiant į pastarąją aplinkybę kyla abejonių dėl to, kaip aiškinti [Reglamentą (EB) Nr. 261/2004]. Iš tikrųjų ši problema atsiranda tokiais atvejais, kaip nagrinėjamas pagrindinėje byloje, t. y. kai skrydis dalijamas į du etapus, kiekvieno etapo skrydį vykdo skrydį vykdančias vežėjas ir keleiviai nespėja į jungiamąjį skrydį dėl pirmojo etapo skrydžio vėlavimo, konkrečiai kai pirmojo etapo skrydis vėluoja mažiau nei tris valandas, tačiau atvykti į galutinę paskirties vietą vėluojama daugiau kaip tris valandas, nes keleiviai nespėjo į jungiamąjį skrydį.

Be abejo, teisė į kompensaciją nesuteikiama, jeigu skrydžiai skirtingi.

Problema kyla tada, kai skrydis yra vienas ir apima jungiamąjį skrydį. Iš tikrųjų nagrinėjamu atveju pirmosios skrydį vykdančios oro transporto bendrovės skrydis vėlavo, palyginti su numatytu atvykimo laiku, tačiau mažiau nei tris valandas. Vis dėlto kadangi šis pirmojo etapo skrydis vėlavo, keleiviai į galutinę paskirties vietą atskrido labai pavėlavę.

Taigi kyla tokių abejonių: ar keleiviams suteikiama [Reglamento (EB) Nr. 261/2004] 7 straipsnyje numatyta teisė į kompensaciją tuo atveju, kai skrydis padalytas į kelis etapus ir dėl nedidelio vieno etapo skrydžio vėlavimo (mažiau nei trimis valandomis) labai vėluojama (daugiau kaip trimis valandomis) atvykti į galutinę paskirties vietą, nes keleiviai nespėjo į jungiamąjį skrydį? Jeigu būtų atsakyta teigiamai, ar tuo atveju, jei kelių etapų skrydžius vykdo skirtingi vežėjai, mokėti (**orig. p. 8**) [Reglamento (EB) Nr. 261/2004] 7 straipsnyje numatytą finansinę kompensaciją privalo tas skrydį vykdančias vežėjas, kurio etapo skrydis vėlavo nedaug (mažiau nei trimis valandomis), tačiau dėl to vėlavimo keleiviai nespėjo į jungiamąjį skrydį, todėl labai (daugiau nei trimis valandomis) vėlavo atvykti į galutinę paskirties vietą?

REZOLIUCINĖ DALIS

NUTARĖ: Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, reikia pateikti Europos Sąjungos Teisingumo Teismui prašymą priimti prejudicinį sprendimą su šiais klausimais:

„1. Ar galima laikyti, kad sąvoka „skrydį vykdančio vežėjas“ apima bendrovę, kurios veiklos tikslas yra skraidinti keleivius ir kuri parduoda bilietus, tačiau nevykdo skrydžio, t. y. jo nevykdo faktiškai?

2. Jeigu į pirmąjį klausimą būtų atsakyta neigiamai, ar keleiviams suteikiama Reglamento (EB) Nr. 261/2004 7 straipsnyje numatyta teisė į kompensaciją tuo atveju, kai skrydis padalintas į kelis etapus ir dėl nedidelio vieno etapo skrydžio vėlavimo (mažiau nei trims valandomis) labai (daugiau kaip trims valandomis) vėluojama atvykti į galutinę paskirties vietą, nes keleiviai nespėjo į jungiamąjį skrydį? Jeigu būtų atsakyta teigiamai, ar tuo atveju, jei kelių etapų skrydžius vykdo skirtingi vežėjai, mokėti Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnyje numatytą finansinę kompensaciją privalo tas skrydį vykdančio vežėjas, kurio etapo skrydis vėlavo nedaug (mažiau nei trims valandomis), tačiau dėl to vėlavimo keleiviai nespėjo į jungiamąjį skrydį, todėl labai (daugiau nei trims valandomis) vėlavo atvykti į galutinę paskirties vietą?“

<...> (orig. p. 9) <...>

<...> (orig. p.10) <...> [baigiamosios formuluotės ir parašas]