

Byla C-810/19

Prašymas priimti prejudicinį sprendimą:

Gavimo data:

2019 m. lapkričio 4 d.

Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas:

Landgericht Frankfurt am Main (Vokietija)

Nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą priėmimo data:

2019 m. rugpjūčio 22 d.

Ieškovė ir apeliantė:

Flightright GmbH

Atsakovė ir kita apeliacinio proceso šalis:

Qatar Airways

<...>

Nutartis

Byloje:

Flightright GmbH, <...> Potsdamas,
ieškovė ir apeliantė,

<...> prieš

Qatar Airways <...>,
<...>,
atsakovę ir kitą apeliacinio proceso šalį:

<...> *Landgericht Frankfurt am Main* (Frankfurto prie Maino apygardos teismas)
24-oji civilinių bylų kolegija

<...> nutarė: (**orig. p. 2**)

I. Pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 267 straipsnį pateikti Europos Sąjungos Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus dėl 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 (toliau – Oro transporto keleivių teisių reglamentas), išaiškinimo:

1. Ar skrydis laikomas „tiesiogiai jungiamu“, kaip tai suprantama pagal Reglamento (EB) Nr. 261/2004 2 straipsnio h punktą, taip pat tuo atveju, kai skrydžiai pagal vieną užsakymą suplanuojami su tarpiniu sustojimu tarpiniame oro uoste, esančiame už Europos Sąjungos teritorijos ribų, numatant ilgesnės trukmės viešnagę tarpinio sustojimo vietoje ir tęsiant skrydį ne pačiu anksčiausiu galimu reisų?

2. Jeigu į pirmąjį klausimą būtų atsakyta neigiamai:

Ar Reglamento (EB) Nr. 261/2004 3 straipsnio 1 dalies a punktas turi būti aiškinamas taip, kad šis reglamentas taip pat taikomas keleivio skrydžiui, kai išvykstama ne iš valstybės narės teritorijoje esančio oro uosto, bet skrydis buvo įtrauktas į tą patį užsakymą kaip ir kitas skrydis iš valstybės narės teritorijoje esančio oro uosto, net jei abu skrydžiai nėra tiesiogiai jungiami?

II. Sustabdyti apeliacinės bylos nagrinėjimą.

Motyvai

I.

Ieškovė reiškia ieškinį pagal keturių oro transporto keleivių (toliau – keleiviai) perleistą teisę.

Oro transporto keleiviai rezervavo per atsakovę skrydžius: iš Frankfurto prie Maino į Dohą (skrydis QR 070) 2018 m. liepos 18 d., išvykimas buvo numatytas 10.55 val. vietos laiku (**orig. p. 3**), o atvykimas – 17.55 val. vietos laiku, ir iš Dohos į Vindhuką 2018 m. liepos 20 d. (skrydis QR 1373), išvykimas buvo numatytas 2.00 val. vietos laiku, o atvykimas – 10.40 val.

Buvimo Dohoje laikotarpiui nuo 2018 m. liepos 18 d. 17.55 val. iki 2018 m. liepos 20 d. 2.00 val. (iš viso 32 valandų 5 minučių) keleiviai užsisakė viešbutį Dohoje.

Iš Dohos į Vindhuką taip pat buvo galima vykti 2018 m. liepos 19 d. 2.00 val. atsakovės skrydžiu.

2018 m. liepos 18 d. keleiviai užsiregistravo skrydžiui iš Frankfurto prie Maino į Dohą. Dohoje keleiviai turėjo atsiimti bagažą ir vėl priduoti jį tęsiamam skrydžiui į Vindhuką.

Nėra nustatyta, ar keleiviai jau turėjo įlaipinimo korteles tęsiamam skrydžiui iš Dohos į Vindhuką. Kiek keleiviai prisimena, jie registravosi internetu visam skrydžiui į Namibiją prieš išvykdami iš Frankfurto prie Maino. Atsakovės teigimu, Frankfurte prie Maino dar nebuvo išduota įlaipinimo kortelė kitam skrydžiui į Vindhuką, kortelė buvo išduota tik skrydžiui į Dohą.

Skrydis iš Frankfurto prie Maino į Dohą buvo įvykdytas laiku, nevēluojant. Dohoje keleiviai atsiėmė bagažą ir vėl pridavė jį kitam skrydžiui į Vindhuką. Skrydis iš Dohos į Vindhuką buvo atidėtas 5 valandomis ir 52 minučių. Vietoje 10.40 val. keleiviai atvyko į Vindhuką tik 16.32 val.

Oro transporto keleiviai perleido ieškovei savo teises pareikalauti kompensacijos iš atsakovės. Ieškovė reikalauja, kad atsakovė sumokėtų po 600 EUR už kiekvieną keleivį (iš viso 2 400 EUR) už vėlavimą atvykti į Vindhuką daugiau nei 3 valandas.

Apylinkės teismas atmetė ieškinį dėl 2 400 EUR sumos sumokėjimo. Savo sprendimą teismas motyvavo tuo, kad teismas, į kurį kreiptasi, neturi jurisdikcijos, (**orig. p. 4**) nes vėlavimas susijęs su skrydžiu iš Dohos į Vindhuką, o atsakovė nėra Europos Bendrijos oro linijų bendrovė. Tai, kad pirmasis skrydis buvo vykdomas iš Frankfurto prie Maino, neturi reikšmės. Teismo teigimu, manytina, kad tai buvo du atskiri skrydžiai, nes abu skrydžius skiria „maždaug 56 valandų“ viešnagė, todėl sustojimas nelaikytinas tarpiniu. Skrydis iš Dohos į Vindhuką nėra tiesiogiai jungiamas skrydis.

Ieškinio nepatenkinus, ieškovė pateikė apeliacinį skundą, dėl kurio turi nuspręsti prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiantis *Landgericht Frankfurt am Main* kaip apeliacinės instancijos teismas.

II.

Ar apeliacinis skundas bus patenkintas, priklausys iš esmės atsakymo į klausimą, ar skrydis iš Dohos į Vindhuką turi būti laikomas prie skrydžio iš Frankfurto prie Maino į Dohą tiesiogiai jungiamu skrydžiu, kaip tai suprantama pagal Reglamentą (EB) Nr. 261/2004 (toliau – reglamentas) 2 straipsnio h punktą.

Tuo atveju, jei skrydis iš Dohos į Vindhuką turėtų būti laikomas tiesiogiai prie skrydžio iš Frankfurto prie Maino į Dohą jungiamu skrydžiu, ieškovė pagal perleistą keleivių teisę galėtų reikalauti sumokėti prašomo dydžio kompensaciją. Tokiu atveju „galutinė paskirties vieta“ būtų Vindhukas, kaip paskutinio skrydžio paskirties vieta, o ne Doha, kaip pirmojo skrydžio tikslas.

Kaip yra nusprendęs Teisingumo Teismas byloje C-402/07 (2009 m. lapkričio 19 d. Sprendimas *Sturgeon / Condor*, <...>) dėl *Bundesgerichtshof* (Aukščiausiasis Federalinis Teismas, toliau – BGH) prašymo priimti prejudicinį sprendimą ir patvirtinusi Teisingumo Teismo didžioji kolegija 2012 m. spalio 23 d. Sprendime *Nelson / Lufthansa* (C-581/10), ne tik atšauktų, bet ir atidėtų skrydžių keleiviai

gali remtis reglamento 7 straipsnyje numatyta teise į kompensaciją, kai dėl atidėto skrydžio praranda tris valandas ar daugiau laiko, nes pasiekia galutinę paskirties vietą trimis ar daugiau valandų vėliau (**orig. p. 5**) nei iš pradžių oro vežėjo numatytas atvykimo laikas.

Taip yra šios bylos atveju, nes keleiviai pasiekė galutinį savo skrydžių tikslą 5 valandomis ir 52 minutėmis vėliau.

Be to, kaip Teisingumo Teismas nusprendė byloje C-537/17 (2018 m. gegužės 31 d. Sprendimas <...>), reglamento 3 straipsnio 1 dalies a punktas turi būti aiškinamas taip, kad šis reglamentas taikomas keleivių vežimui, kuris vykdomas pagal vieną užsakymą ir į kurį nuo jo pradžios valstybės narės teritorijoje esančiame oro uoste iki pabaigos trečiosios valstybės teritorijoje esančiame oro uoste įeina suplanuotas tarpinis sustojimas, pakeičiant orlaivį.

Nagrinėjamoje byloje būtų tenkinamos ir šios sąlygos. Vietos į skrydžius iš Frankfurto prie Maino į Dohą ir iš Dohos į Vindhuką buvo rezervuotos teikiant vieną užsakymą atsakovei, atsakovė patvirtino rezervaciją kaip vientisą užsakymą pateikdama „E-Ticket-Receipt“ <...>. Keleivių suplanuotas skrydis apėmė kelionę į Namibiją su tarpiniu sustojimu Dohoje, viešnagę tarpinio sustojimo vietoje keleiviai norėjo panaudoti vėliau atvykstantiems draugams sulaukti ir miestui apžiūrėti.

Pagal 2018 m. gegužės 31 d. Teisingumo Teismo sprendimą (<...> C-537/17 <...>) aplinkybė, kad skrydis į Vindhuką turėjo būti tęsiamas kitu orlaiviu nei vykdytas pirmasis skrydis, neturi reikšmės.

Be to, kaip Teisingumo Teismas yra nusprendęs byloje *CS ir kt. / Ceske aeroline a.s.* (2019 m. liepos 11 d. Sprendimas <...> C-502/18), aplinkybė, kad jungiamojo skrydžio, kurį sudaro du skrydžiai, atveju vėlavo tik antrasis skrydis ir dėl šio vėlavimo atsirado pareiga mokėti kompensaciją, nekliudo pareikalauti kompensacijos už vėlavimą iš pirmąjį skrydį vykdžiusio oro vežėjo, jei skrydžiai buvo įsigyti vienu užsakymu. Remiantis šiuo sprendimu aplinkybė, kad pirmąjį ir antrąjį skrydžius vykdė skirtingi (**orig. p. 6**) oro vežėjai, neturi reikšmės, nes ir pirmąjį skrydį vykdantis oro vežėjas privalo mokėti kompensaciją.

Šio Teisingumo Teismo sprendimo taikymas lemia atsakovės pareigą mokėti kompensaciją, net jei ji nėra Bendrijos oro vežėjas, o antrojo skrydžio išvykimo ir atvykimo vietos nėra Europos Bendrijos teritorijoje, nes atsakovė bet kuriuo atveju yra mokėti kompensaciją įpareigotas oro vežėjas atsižvelgiant į tai, kad pirmojo skrydžio išvykimo vieta buvo Frankfurte prie Maino (žr. reglamento 3 straipsnio 1 dalies a punktą).

Vis dėlto ši byla ypatinga tuo, kad tarp pirmojo ir antrojo skrydžių tarpinio sustojimo vietoje viešėta apie 32 valandas, o skrydis buvo tęsiamas ne pirmu galimu skrydžiu, kuris buvo vykdomas iš tarpinio sustojimo vietos į galutinę paskirties vietą. Atvirkščiai, būtų buvę įmanoma tęsti skrydį 24 valandomis anksčiau, nes atsakovė siūlė ir 2018 m. liepos 19 d. 2.00 val. skrydį iš Dohos į

Vindhuką, kuriuo keleiviai nevyko tik todėl, kad norėjo luktelėti draugų ir apžiūrėti miestą, todėl buvo užsisakę ir nakvynę Dohoje. Tiesiogiai jungiamas skrydis, kuriuo vykti taip pat būtų buvusi galimybė, buvo 2018 m. liepos 19 d., o ne 2018 m. liepos 20 d. skrydis.

Dėl šios priežasties kyla klausimas, ar tokiu atveju skrydis dar gali būti laikomas „tiesiogiai jungiamu“, kaip tai suprantama pagal reglamento 2 straipsnio h punktą.

Iš paskelbtų Teisingumo Teismo sprendimų negalima daryti išvados, ar viešnagės tarpinio sustojimo vietoje trukmė ir galimybė tęsti kelionę ankstesniu tiesiogiai jungiamu skrydžiu gali būti laikomi lemiamu kriterijumi. Nei 2018 m. gegužės 31 d. sprendime, nei 2019 m. liepos 11 d. Sprendime *Folkerts* (<...> C-11/11) viešnagės tarpinio sustojimo vietoje trukmė nenurodyta. Tiesa, **(orig. p. 7)** Sprendimas *Folkerts* buvo priimtas dėl faktinių aplinkybių, kuriomis į jungiamąjį skrydį dėl atidėto privežamojo skrydžio pavėluota maždaug dvi su puse valandos, o tai leidžia daryti išvadą, kad planuotas viešnagės laikas tarpinio sustojimo vietoje neviršijo šios trukmės. Kiek tai susiję su šiuo klausimu, BGH prejudiciniuose klausimuose taip pat vartojama tokia formuluotė kalbant apie skrydžius, susidedančius iš kelių skrydžių atkarpų: „skraidinant keleivius dviem skrydžiais be ilgesnės pertraukos tarp skrydžių tarpiniuose oro uostuose“ <...>.

Vis dėlto remiantis Teisingumo Teismo priimtais sprendimais negali būti pakankamai užtikrintai teigiama, kad teisei į kompensaciją tuo atveju, kai vėluoja tik antrasis skrydis, būtinas ne tik vienas skrydžių užsakymas ir suplanuotas tarpinis sustojimas, bet ir tiesioginis laiko ryšys tarp atvykimo į tarpinio sustojimo vietą ir išvykimo iš jos.

Ar toks ryšys būtinas, galiausiai priklauso nuo sąvokos „tiesiogiai jungiant skrydžius“ reglamento 2 straipsnio h punkte. Kolegijos nuomone, šiuo klausimu sąvokos apibrėžtis patvirtina, kad pirmą ir antrą skrydžius turi sieti tiesioginis ryšys. Reglamento 2 straipsnio h punkte apibrėžiant galutinę paskirties vietą neapsiribojama vien skrydžių sujungimu, reikalaujama, kad skrydžiai būtų jungiami „tiesiogiai“. Tai leidžia manyti, kad skrydis turi būti tęsiamas pačiu pirmuoju skrydžiu, kuriuo, atvykus į tarpinio sustojimo vietą, gali būti išvykstama į galutinę paskirties vietą. Tuo atveju, kai keleiviai pasirenka vėlesnį skrydį, norėdami pasinaudoti viešnage kitais nei persėdimo tikslais (pavyzdžiui, siekdami palaukti draugų arba apžiūrėti miestą), tiesioginio ryšio nelieka, todėl skrydis nelaikytinas „tiesiogiai“ jungiamu. **(orig. p. 8)** Tokiu atveju tai reikštų, kad minėti skrydžiai yra du atskiri skrydžiai, o galutinė paskirties vieta, kaip tai suprantama pagal reglamento 2 straipsnio h punktą, yra Doha. Antrasis skrydis iš Dohos į Vindhuką nebūtų laikomas skrydžiu, patenkančiu į reglamento taikymo sritį pagal reglamento 3 straipsnio 1 dalies a punktą, nes būtų išvykstama ne iš valstybės narės teritorijos.

Vis dėlto taip pat negalima atmesti galimybės, jog sprendžiant, ar reglamentas taikytinas pagal reglamento 3 straipsnio 1 dalies a punktą, neturi reikšmės klausimas, ar antrasis iš vienu užsakymu rezervuotų skrydžių turi būti laikomas

„tiesiogiai jungiamu“, nes siekiant taikyti reglamentą galėtų pakakti tik aplinkybės, kad tai yra skrydis pagal vieną užsakymą, susidedantis iš kelių skrydžių. Tai išsiaiškinti siekiama antruoju nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą klausimu.

Atsižvelgiant į tai, kad svarbu išsiaiškinti reglamento sąvoką, o ankstesniuose sprendimuose nėra aiškiai išreikštos nuomonės dėl tiesioginio ryšio reikalavimo ir dėl reglamento taikymo srities, remiantis SESV 267 straipsniu būtina pateikti Teisingumo Teismui prašymą priimti prejudicinį sprendimą.

<...>

DARBINIS VERTINIMAS