

Byla C-918/19

Prašymas priimti prejudicinį sprendimą

Gavimo data:

2019 m. gruodžio 16 d.

Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas:

Landgericht Hamburg (Vokietija)

Nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą priėmimo data:

2019 m. gruodžio 9 d.

Ieškovė ir apeliantė:

GDVI Verbraucherhilfe GmbH

Atsakovė ir kita apeliacinio proceso šalis:

Swiss International Air Lines AG

Landgericht Hamburg

<...>

Nutartis

Byloje

GDVI Verbraucherhilfe GmbH, <...> 90402 Niurnbergas

- ieškovė ir apeliantė -

<...>

prieš

SWISS International Air Lines AG, <...> 4052 Bazelis, Šveicarija,

- atsakovė ir kitą apeliacinio proceso šalį -

<...>

Landgericht Hamburg (Hamburgo apygardos teismas) <...> 2019 m. gruodžio 9 d. nutarė:

- I. Sustabdyti bylos nagrinėjimą.
- II. Pagal SESV 267 straipsnį pateikti Europos Sąjungos Teisingumo Teismui tokius 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 (OL L 46, 2004, (**orig. p. 2**) p. 17; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 8 t., p. 10) bei 1999 m. birželio 21 d. Europos bendrijos ir Šveicarijos Konfederacijos susitarimo dėl oro transporto, iš dalies pakeisto 2010 m. lapkričio 26 d. Bendrijos ir Šveicarijos oro transporto komiteto sprendimu Nr. 2/2010, išaiškinimo:

1. Ar 1999 m. birželio 21 d. Europos bendrijos ir Šveicarijos Konfederacijos susitarimą dėl oro transporto, iš dalies pakeistą 2010 m. lapkričio 26 d. Bendrijos ir Šveicarijos oro transporto komiteto sprendimu Nr. 2/2010, reikia aiškinti taip, kad 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 261/2004, nustatantis bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinantį Reglamentą (EEB) Nr. 295/91, pagal jo 3 straipsnio 1 dalies [b] punktą taikomas ir keleiviams, kurie į vieną iš Šveicarijos oro uostų atvyksta skrydžiu iš trečiosios valstybės, ketindami skristi į vieną iš valstybių narių?

2. Jeigu atsakymas į pirmąjį klausimą būtų teigiamas: ar valstybės narės teismų pareiga tokiu atveju taikyti reglamentą apima ir Teisingumo Teismo jurisprudenciją, pagal kurią teisės į kompensaciją taikymo tikslais atidėtų skrydžių keleiviai gali būti prilyginti atšauktų skrydžių keleiviams (2009 m. lapkričio 19 d. Teisingumo Teismo sprendimas bylose C-402/07 ir C-432/07)?

3. Ar teisė į kompensaciją pagal reglamento 7 straipsnį gali būti taikoma ir tada, kai keleivis dėl palyginti nedidelio atvykimo vėlavimo nespėja į tiesioginį jungiamąjį skrydį ir todėl pasiekti galutinę paskirties vietą vėluoja (**orig. p. 3**) tris ir daugiau valandų, tačiau skrydžiai buvo vykdomi dviejų skirtingų oro vežėjų, o rezervavimą buvo patvirtinęs kelionių organizatorius, sugrupavęs savo klientų skrydžius?

Motyvai:

1. A. Ieškovė reikalavimus atsakovei reiškia remdamasi perleista teise į 600 EUR dydžio kompensaciją pagal 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 (OL L 46, 2004, p. 1;

2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 8 t., p. 10; toliau – reglamentas, Keleivių teisių reglamentas). Pagal preliminarius surinktų įrodymų rezultatus ieškovė turi teisę pareikšti ieškinį.

2. Abu cedantai per kelionių organizatorių rezervavo skrydžius 2016 m. gegužės 14 d. iš Bankoko *Suvarnabhumi International* oro uosto per Ciurichą į Hamburgą. Orlaivis, kuriuo atsakovė vykdė skrydį iš Bankoko į Ciurichą, Ciuriche turėjo nusileisti 19:30 val. 20:20 val. cedantai turėjo skristi į Hamburgą oro bendrovės *Eurowings* vykdomu skrydžiu. Neginčijama, kad orlaivis Ciuriche nusileido tik 20:20 val. Pagal preliminarius surinktų įrodymų rezultatus cedantai nebespėjo į jungiamąjį skrydį į Hamburgą ir į Hamburgą atskrido tik kitą dieną 10:30 val., vėluodami 12 valandų ir 45 minutes. Atsakovė, kurios buveinė (**orig. p. 4**) yra Šveicarijos Konfederacijoje, pakeitė cedentų skrydį į kitos dienos skrydį ir pasirūpino jais vietoje bei apgyvendino viešbutyje.
3. *Amtsgericht* (apylinkės teismas) ieškinį atmetė. Apeliaciniu skundu ieškovė tebekelia savo reikalavimą. Atsakovė su apeliaciniu skundu nesutinka.
4. B. Tam, kad būtų galima priimti sprendimą dėl apeliacinio skundo, reikia, jog Europos Sąjungos Teisingumo Teismas prieš tai atsakytų į tris prejudicinius klausimus.
5. *Amtsgericht* manė, kad Europos Sąjungos Teisingumo Teismo jurisprudencija, susijusi su skrydžių atidėjimo prilyginimu atšaukimui (2009 m. lapkričio 19 d. Teisingumo Teismo sprendimas bylose C-402/07 ir C-432/07), Šveicarijos Konfederacijai negali būti taikoma, motyvuodamas tuo, kad Teisingumo Teismas ne vien aiškina reglamentą, bet sukūrė naują faktinį atvejį.
6. Ar apeliacinis skundas turi būti patenkintas, priklauso nuo to, ar gali būti taikomas Keleivių teisių reglamentas ir kaip turi būti aiškinamas jo 7 straipsnis.
7. I. Ar Keleivių teisių reglamentas gali būti taikomas, priklauso nuo to, kaip turi būti aiškinamas 1999 m. birželio 21 d. Europos bendrijos ir Šveicarijos Konfederacijos susitarimas dėl oro transporto, iš dalies pakeistas 2010 m. lapkričio 26 d. Bendrijos ir Šveicarijos oro transporto komiteto (**orig. p. 5**) sprendimu Nr. 2/2010 (toliau – Oro susisiekiimo susitarimas).
8. 1. Vokietijos teismų tarptautinė jurisdikcija nustatoma pagal skrydžio sutartyje numatytos pagrindinės paslaugos teikimo vietą.
9. a) Byla yra teisinga Vokietijos teismams pagal 2007 m. spalio 30 d. Konvencijos dėl jurisdikcijos ir teismo sprendimų civilinėse ir komercinėse bylose pripažinimo ir vykdymo (toliau – Lugano konvencija), kuri Šveicarijos atžvilgiu įsigaliojo 2011 m. sausio 1 d. (*Amtliche Sammlung des Schweizer Bundesrechts* (Oficialusis Šveicarijos Federacinės teisės rinkinys) 2010, 5609), 5 straipsnio 1 punkto b papunkčio antrą įtrauką.

10. b) Tipiškų prievolių vykdymo vieta, kuri turi lemiamą reikšmę pagal Lugano konvencijos 5 straipsnio 1 punktą, kelionės orlaiviu atveju yra ir atvykimo vieta. Nagrinėjamu atveju reikia remtis paskutinio skrydžio atvykimo vieta, nes maršrutas buvo suplanuotas be ilgesnių pertraukų tarp skrydžių tarpiniame oro uoste (dėl atvirkštinio išvykimo vietos atvejo išsamiai ir su tolesnėmis nuorodomis žr. 2013 m. balandžio 9 d. *Bundesgerichtshof* (Federalinis Aukščiausiasis Teismas) prašymo Teisingumo Teismui priimti prejudicinį sprendimą <...> 9 ir paskesnius punktus).
11. 2. Ar ieškovė turi teisę į kompensaciją, priklauso nuo to, ar Keleivių teisių reglamentas gali būti taikomas atsakovės vykdytam skrydžiui iš Bankoko į Ciurichą.
12. a) Nei šio skrydžio išvykimo vieta, nei atvykimo vieta (**orig. p. 6**) nėra Europos Sąjungos valstybėje narėje. Be to, atsakovė nėra Europos Sąjungos oro vežėja. Tačiau pagal Oro susisiekimo susitarimą ir remiantis šio susitarimo 23 straipsnio 4 dalimi suformuoto Bendrijos ir Šveicarijos oro transporto komiteto sprendimą Nr. 1/2006 (OL L 298, 2006, p. 23) bei vėlesnį sprendimą Nr. 2/2010 (OL L 347, 2010, p. 54) Keleivių teisių reglamentas nuo 2006 m. gruodžio 1 d. taikomas ir Šveicarijos teritorijoje. Abiejuose sprendimuose nurodyta, kad Keleivių teisių reglamentas yra 1999 m. birželio 21 d. susitarimo priedo dalis. Remiantis susitarimo 2 straipsniu, jo priede išdėstytos nuostatos taikomos tiek, kiek yra susijusios su oro transportu arba su tiesiogiai su juo susijusiais reikalais, kaip minima susitarimo priede.
13. b) Vis dėlto iki šiol nėra nuspręsta, ar šis taikymas apima ir tokius atvejus, kai skrydis prasideda trečiojoje valstybėje, jo paskirties vieta yra Šveicarijoje ir jį vykdo Šveicarijos oro bendrovė.
14. c) Kolegija linkusi manyti, kad taip – kaip ir *Bundesgerichtshof* atvirkštiniu atveju, kai skrydis buvo vykdomas iš Šveicarijos teritorijos ir jo paskirties vieta buvo trečiojoje valstybėje. *Bundesgerichtshof* šiuo atžvilgiu yra paaiškinęs (2013 m. balandžio 9 d. *Bundesgerichtshof* prašymo Teisingumo Teismui priimti prejudicinį sprendimą <...> 23-24 punktai):
15. „Oro transporto susitarimo priedo, kuris Oro transporto komiteto sprendimu Nr. 2/2010 buvo išdėstytas nauja redakcija, antroje įtraukoje nustatyta, kad tais atvejais, kai priede nurodytuose teisės aktuose pateikiamos nuorodos į Europos bendrijos arba (**orig. p. 7**) Europos Sąjungos valstybes nares, susitarime laikoma, kad tokios nuorodos taikomos ir Šveicarijai. Todėl Keleivių teisių reglamento 3 straipsnio 1 dalis galėtų būti taikoma taip, kad reikalavimams pagal tą reglamentą pareikšti pakanka, jog skrydžio išvykimo vieta arba – jeigu oro vežėjo buveinė yra Europos Sąjungoje – atvykimo vieta būtų Šveicarijoje.
16. Toks Oro transporto susitarimo ir jo priedo aiškinimas atitiktų ne tik to teisės akto raidę, bet ir jo preambulėje suformuluotą tikslą suderinti Europoje, įskaitant Šveicarijos teritoriją, oro transporto teisės aktus. Šiuo susitarimu siekiama

užtikrinti, kad oro vežėjai galėtų ir privalėtų veikti Šveicarijoje tomis pačiomis sąlygomis kaip Europos Sąjungos valstybių narių oro vežėjai. Vartotojams ir oro vežėjų klientams Šveicarijoje turėtų būti užtikrinti tokie patys kokybės standartai, taigi Šveicarijoje jie turėtų galėti vežėjams reikšti tokias pat teises kaip Europos Sąjungos valstybėse narėse, o oro vežėjams savo ruožtu turėtų būti sudarytos vienodos konkurencijos sąlygos. Su šiais tikslais sunkiai derėtų tokia situacija, kai Reglamentas (EB) Nr. 261/2004 būtų taikomas tik tiems keleiviams, kurie iš Šveicarijos teritorijos išskrenda į kurios nors Europos Sąjungos valstybės narės oro uostą. Su šiais tikslais sunkiai derėtų tokia situacija, kai Keleivių teisių reglamentas būtų taikomas tik tiems keleiviams, kurie iš Šveicarijos teritorijos išskrenda į kurios nors Europos Sąjungos valstybės narės oro uostą. Taip yra dėl to, kad pagal Keleivių teisių reglamento 3 straipsnio 1 dalies a punktą tas reglamentas taip pat taikytinas keleiviams, kurie iš Europos Sąjungoje esančio oro uosto skrenda į trečiąją valstybę.“

17. Be to, kaip ir nagrinėjamoje byloje, dažnai yra glaudus ryšys su **(orig. p. 8)** Europos Sąjunga. Nagrinėjamu atveju cedentai, atskridę vėlavusiu skrydžiu, planavo iš karto jungiamuoju skrydžiu skristi toliau į Europos Sąjungą, t. y. į Hamburgą. Pačiame reglamente, visų pirma apskaičiuojant kompensaciją pagal Keleivių teisių reglamento 7 straipsnį (tai reikšminga ir nagrinėjamu atveju), keli skrydžiai susiejami taip, kad būtų galima remtis galutine paskirties vieta. Jeigu, kaip iš dalies manoma Šveicarijoje, tokiais atvejais reglamentas būtų taikomas tik tokiems skrydžiams, kuriais iš Šveicarijos skrendama į Europos Sąjungą, tai lemtų nevienodą požiūrį į keleivius, priklausomai nuo to, ar jie po to tiesioginiu jungiamuoju skrydžiu skrenda į vieną iš valstybių narių (dėl šio argumento išsamiai pasisakė *Bundesgerichtshof*, žr. jo 2013 m. balandžio 9 d. prašymo Teisingumo Teismui priimti prejudicinį sprendimo <...> 28-29 punktus).
18. II. Ar ieškovė turi teisę į kompensaciją, taip pat priklauso nuo to, ar, jeigu į pirmąjį klausimą būtų atsakyta teigiamai, reglamento taikymas apima ir Europos Sąjungos Teisingumo Teismo jurisprudenciją, pagal kurią teisės į kompensaciją taikymo tikslais atidėtų skrydžių keleiviai gali būti prilyginti atšauktų skrydžių keleiviams, jei galutinę paskirties vietą jie pasiekia trimis ar daugiau valandų vėliau nei iš pradžių oro vežėjo numatytas atvykimo laikas.
19. 1. Vokietijos teismų jurisprudencijoje <...>, kuria remiasi atsakovė, į šį klausimą iš dalies atsakoma neigiamai. Pagal Oro transporto susitarimo 1 straipsnio 2 dalį **(orig. p. 9)** apie nutarimus ir sprendimus, priimtus po 1999 m. birželio 2 d., turi būti pranešta Šveicarijos Konfederacijai, kad jie galėtų būti joje pripažinti ir kad Jungtinis komitetas galėtų juos patvirtinti. Su 2009 m. lapkričio 19 d. Europos Sąjungos Teisingumo Teismo sprendimu byloje C-402/07 ir C-432/07 bei su vėlesniais sprendimais to nebuvo padaryta. Tuo remdamiesi minėti teismai daro išvadą, kad tose bylose, kuriose Šveicarijos oro vežėjas yra atsakovas, jie negali remtis šia jurisprudencija reikalavimui pagrįsti, o gali remtis tik reglamento tekstu. Jų manymu, Teisingumo Teismo jurisprudencijos, bent jau tos, kurioje remiamasi reglamentuotų reikalavimų analogija, taikymas yra rimtas kišimasis į Šveicarijos Konfederacijos valstybinį suverenumą <...>.

20. 2. Teismas linkęs laikytis kitokios nuomonės. Gali būti, kad minėta Europos Sąjungos Teisingumo Teismo jurisprudencija, susijusi su vadinamuoju ilgu vėlavimu, Šveicarijos teismams iš tiesų negali būti taikoma <...>. Tačiau prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiantis teismas nėra Šveicarijos teismas – jis yra vienos iš valstybių narių teismas ir todėl, jeigu reglamentas taikomas Šveicarijos oro vežėjams, privalo vadovautis jurisprudencija, susijusia su šiuo reglamentu. Antraip tą patį reglamentą valstybių narių teismai turėtų skirtingai taikyti panašioms faktinėms situacijoms, priklausomai nuo to, ar (**orig. p. 10**) atsakovas yra oro vežėjas, turintis buveinę Šveicarijos Konfederacijoje, ar Europos Sąjungoje. Tačiau tai prieštarautų Oro transporto komiteto sprendimu Nr. 2/2010 pakeisto priedo antrajai įtraukai, pagal kurią reglamente esančios nuorodos į Europos Sąjungos valstybes nares laikomos (ir) nuorodomis į Šveicariją.
21. III. Galiausiai teisė į kompensaciją priklauso ir nuo Keleivių teisių reglamento 7 straipsnio išaiškinimo, t. y. nuo to, ar keleivis turi šią teisę ir tada, kai abu skrydžius sugrupavo kelionių organizatorius ir kai juos vykdė skirtingi oro vežėjai.
22. 1. Kad ieškovai neturi teisės į kompensaciją, negali būti laikoma remiantis tuo, kad abu skrydžiai prasidėjo numatytu laiku, kad vėlavo tik pirmasis skrydis ir kad šis vėlavimas buvo mažiau nei trys valandos.
23. Tiesa, kad skrydžiai Bankokas–Ciurichas ir Ciurichas–Hamburgas yra skirtingi skrydžiai, kaip tai suprantama pagal reglamentą (šiuo klausimu išsamiai žr. 2016 m. liepos 19 d. *Bundesgerichtshof* prašymo Teisingumo Teismui priimti prejudicinį sprendimą <...> 17 punktą). Tačiau jeigu skirtingi skrydžiai yra tiesioginiai jungiamieji skrydžiai ir jeigu pavėlavus pirmajam skrydžiui, kaip antai nagrinėjamu atveju, keleiviai nespėja į jungiamąjį skrydį, jie gali turėti teisę į kompensaciją. Pagal Europos Sąjungos Teisingumo Teismo jurisprudenciją (2009 m. lapkričio 19 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Sturgeon ir kt.*, C-402/07 ir C-432/07, Rink. p. I-10923, <...> 40 ir paskesni punktai; 2012 m. spalio 23 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Nelson ir kt.*, (**orig. p 11**), C-581/10 ir C-629/10, <...> 28 punktas) ir *Bundesgerichtshof* jurisprudenciją (<...> 2016 m. liepos 19 d. prašymo priimti prejudicinį sprendimą <...> 14 punktas) tam reikia, kad galutinė paskirties vieta, kaip ji suprantama pagal reglamento 2 straipsnio h punktą, būtų pasiekta vėluojant daugiau nei tris valandas. Tam, kad toks reikalavimas galėtų būti pareikštas, nereikalaujama, kad būtų pavėluota išvykti, kaip tai suprantama pagal Keleivių teisių reglamento 6 straipsnio 1 dalies a-c punktus (2013 m. vasario 26 d. Teisingumo Teismo Sprendimas *Folkerts*, C-11/11, <...> 37 punktas).
24. Taip yra nagrinėjamu atveju; visų pirma abu skrydžius skyrė tik trumpas numatytas persėdimo laikas Ciuriche.
25. 2. Vis dėlto nagrinėjamu atveju skrydžius sugrupavo ne pati atsakovė, ji vykdė tik pirmąją, vėlavusią skrydžio dalį. Veikiau skrydžius sugrupavo kelionių organizatorius.

26. Su panašia byla *Bundesgerichtshof* susidūrė nagrinėdamas kasacinį skundą <...> dėl *Landgericht Hamburg* (Hamburgo apygardos teismas) sprendimo <...>. *Bundesgerichtshof* sustabdė bylos nagrinėjimą ir Teisingumo Teismui pateikė iš esmės identiška suformuluotą prejudicinį klausimą dėl Keleivių teisių reglamento išaiškinimo. Tačiau po to, kai toje byloje atsakovė pripažino ieškinio reikalavimą, *Bundesgerichtshof* atsiėmė prejudicinį klausimą. *Bundesgerichtshof* (2016 m. liepos 19 d. prašymo priimti prejudicinį sprendimą <...> 27 ir paskesni punktai) šiuo klausimu paaiškino:
27. „d) Iš Keleivių teisių reglamento 7 straipsnio prasmės ir tikslo galėtų išplaukti, kad teisę į kompensaciją (**orig. p. 12**) 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.
28. 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.
29. Sprendimuose, kuriuose teisė į kompensaciją buvo pripažinta remiantis vėlavimu atvykti į tiesioginio jungiamojo skrydžio paskirties vietą, vieno po kito turėję vykti skrydžiai buvo rezervuoti pas oro vežėją, kuris buvo atsakovas pagrindinėje byloje (<...> Teisingumo Teismo sprendimas *Folkerts*, 18 punktas <...>; 2012 m. spalio 4 d. Teisingumo Teismo nutartis *Rodriguez Cachafeiro ir kt.*, C-321/11, <...> 10, 34 punktai). Kiti Teisingumo Teismo sprendimai, kuriuose turėjo reikšmės reglamente minima skrydžio sąvoka, taip pat susiję su atvejais, kai keleivis visus reikšmingus skrydžius buvo rezervavęs pas tą oro vežėją, iš kurio vėliau reikalavo kompensacijos (žr. <...> Teisingumo Teismo sprendimo *Emirates Airlines* 13 punktą; <...> Sprendimo *Sturgeon ir kt.* 11 punktą; <...> Sprendimo *Nelson ir kt.* 15 punktą).
30. bb) Šiuo atveju susiklosčiusios aplinkybės yra kitokios.
31. Kaip konstatavo *Berufungsgericht* (apeliacinis teismas), abu (**orig. p. 13**) skrydžius vykdė skirtingi oro vežėjai. Rezervacija atlikta ne pas vieną iš šių vežėjų, o pas kelionių organizatorių. Šis išdavė ir kaip priedas K1 pateiktą rezervavimo patvirtinimą. Nesant atitinkamai nustatytų faktų negalima daryti prielaidos, kad atsakovė pati išrašė ar patvirtino abiejų skrydžių bilietus.
32. cc) Nei reglamentas, nei minėta Teisingumo Teismo jurisprudencija neleidžia daryti pakankamai tikslios išvados, taikytinos nurodytoms aplinkybėms.
33. Pagal Keleivių teisių reglamento 3 straipsnio 2 dalies a punktą reglamentas taikomas tik tuo atveju, jei keleivis turi patvirtintą rezervavimą atitinkamam skrydžiui. 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 Keleivių

teisių reglamento 2 straipsnio f punktą, kurį išdavė arba įgaliojo išduoti oro vežėjas arba jo įgaliotasis atstovas, arba koku nors kitu dokumentu.

34. 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. 14**)
35. 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).
36. 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.
37. (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. Be to, atsakomybė su kelionių organizatoriaus sugrupuotus skrydžius atitiktų 1-4 konstatuojamosiose dalyse apibrėžtą tikslą užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį ir atsižvelgti į vartotojų apsaugos reikalavimus bei iš Teisingumo Teismo perimtą principą, kad reglamento nuostatas, kuriomis (**orig. p. 15**) keleiviams suteikiamos teisės, reikia aiškinti plačiai (žr. <...> Teisingumo Teismo sprendimo *Sturgeon ir kt.* 45 punktą), o jeigu sąvokos įtvirtintos nuostatoje, kuri laikoma tam tikro principo išimtimi, konkrečiai kalbant, – Bendrijos vartotojų apsaugos teisės normų išimtimi, jos turi būti aiškinamos siaurai (žr. 2008 m. gruodžio 22 d. Teisingumo Teismo Sprendimą *Wallentin-Hermann*, C-549/09, Rink. p. I-11061, <...> 17 punktas).
38. (2) Be to, kolegijos nuomone, teisės į kompensaciją patvirtinimas atitinka Teisingumo Teismo pabrėžiamą atsakomybės už įsipareigojimus, prisiimtus patvirtinant rezervavimą, aspektą.
39. Teisingumo Teismas patvirtino teisę į kompensaciją tuo atveju, kai oro vežėjas, pas kurį buvo rezervuoti du vienas po kito vykdomi skrydžiai, atsisakė vežti

antruoju skrydžiu manydamas, kad keleivis nespės į šį skrydį dėl pirmojo skrydžio vėlavimo. Lemiamą reikšmę jis teikė tam, kad kompensacija siekiama atlyginti už nepatogumus, sukeltus neatitaisomai prarasto trijų ir daugiau valandų laiko, ir kad skrydį vykdančio oro vežėjas už šiuos nepatogumus bet kuriuo atveju privalo atsakyti tada, kai akivaizdu, kad kaltė už juos 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 (<...> Teisingumo Teismo sprendimas (**orig. p. 16**) *Rodriguez Cachafeiro ir kt.* <...> 34 punktas).

40. Bet kuriuo 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.
41. ee) Vis dėlto kolegija mano negalinti priimti savo sprendimo.
42. Teisingumo Teismo suformuluotų principų atitinkamas taikymas šioje byloje nagrinėjamos aplinkybės dėl pirma nurodytų priežasčių atrodytų pagrįstas. Tačiau ankstesni Teisingumo Teismo sprendimai nepanaikina visų abejonių dėl tokio taikymo.“
43. C. Taigi, kolegijos nuomone, neatsakius į prejudicinį klausimą negali būti priimtas sprendimas dėl ieškovės apeliacinio skundo.

<...>