Byla C-436/21

Prašymas priimti prejudicinį sprendimą

Gavimo data:

2021 m. liepos 15 d.

Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas:

Bundesgerichtshof (Vokietija)

Nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą priėmimo data:

2021 m. birželio 22 d.

Ieškovė ir kasatorė:

flightright GmbH

Atsakovė ir kita kasacinio proceso šalis:

American Airlines, Inc.

BUNDESGERICHTSHOF (Aukščiausiasis Federalinis Teismas)

NUTARTIS

<...>

byloje

flightright GmbH, <...>

<...> Potsdamas,

ieškovė ir kasatorė,

<...>

prieš

American Airlines, Inc., <...> Fort Vertas, Teksasas (Jungtinės Amerikos Valstijos),

atsakovę ir kitą kasacinio proceso šalį

DARBINIS VERTIMAS

<...>

Bundesgerichtshof X civilinių bylų kolegija, išnagrinėjusi bylą 2021 m. gegužės 18 d. posėdyje <...> [sprendimą priimančio subjekto sudėtis],

nutarė:

Sustabdyti bylos nagrinėjimą.

Pagal SESV 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 (OL L 46, 2004 2 17, p. 1 ir paskesni; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 8 t., p. 10), ir 1999 m. birželio 21 d. Europos bendrijos ir Šveicarijos Konfederacijos susitarimo dėl oro transporto (OL L 114, 2002, p. 73; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 11 sk., 41 t., p. 94) išaiškinimo:

1. Ar tam, kad skrydis būtų laikomas tiesioginiu jungiamuoju, kaip tai suprantama pagal reglamento 2 straipsnio h punktą, pakanka, kad kelionių agentūra sujungtų skirtingų oro vežėjų vykdomas skrydžio dalis į vieną vežimo operaciją, pateiktų keleiviui sąskaitą faktūrą, kurioje nurodyta bendra kaina, ir išduotų vieną elektroninį bilietą, ar taip pat reikia, kad skrydį vykdančius oro vežėjus sietų specialus teisinis ryšys?

2. Jei tarp skrydį vykdančių oro vežėjų būtinas specialus teisinis ryšys:

   Ar pakanka, kad pirmame klausime aprašyto pobūdžio rezervavime būtų nurodytos dvi viena po kitos einančios skrydžio dalys, kurias turi vykdyti tas pats oro vežėjas?

3. Jei į antrąjį klausimą būtų atsakyta teigiamai:

   Ar susitarimo 2 straipsnis ir 2010 m. lapkričio 26 d. Bendrijos ir Šveicarijos oro transporto komiteto sprendimu (OL L 298, 2006, p. 23) į susitarimo priedą įtraukta nuoroda į Reglamentą (EB) Nr. 261/2004 turi būti aiškinami taip, kad reglamentas taikomas ir keleiviams, kurie iš oro uostų Šveicarijos teritorijoje išvyksta į trečiąją šalį?

<u>Motyvai</u>

1 I. Remdamasi perleista teise, ieškovė reikalauja, kad atsakovė sumokėtų kompensaciją pagal Reglamentą (EB) Nr. 261/2004 (toliau – Oro transporto keleivių teisių reglamentas).

DARBINIS VERTIMAS

2 Teisės perleidėja per kelionių agentūrą rezervavo 2018 m. liepos 25 d. oro transporto bendrovės *Swiss* skrydį iš Štutgarto į Ciurichą ir atsakovės skrydžius iš Ciuricho į Filadelfiją ir iš Filadelfijos į Kanzas Sitį. Pirmasis ir antrasis skrydžiai buvo įvykdyti pagal tvarkaraštį. Paskutinėje atkarpoje skrydis buvo atidėtas. Teisės perleidėja atvyko į Kanzas Sitį daugiau kaip keturiomis valandomis vėliau. Savo ieškiniu ieškovė pareikalavo 600,00 EUR dydžio kompensacijos.

3 *Amtsgericht* (apylinkės teismas) atmetė ieškinį. Ieškovės apeliacinis skundas taip pat buvo atmestas. Kasaciniame skunde, kurį leido pateikti apeliacinės instancijos teismas, ieškovė toliau teikia pirmojoje instancijoje nurodytą ieškinio reikalavimą. Atsakovė nesutinka su skundu.

4 II. Apeliacinės instancijos teismas nusprendė, kad atsakovė neprivalo mokėti kompensacijos.

5 Oro transporto keleivių teisių reglamentas pagal Europos Sąjungos Teisingumo Teismo jurisprudenciją taikomas, kai keleivis išvyksta iš valstybės narės teritorijoje esančio oro uosto. Remiantis kelionių agentūros pateikta sąskaita faktūra, nagrinėjamu atveju, kad būtų pasiekta pageidaujama galutinė paskirties vieta, buvo parinkti atskiri skirtingų oro vežėjų skrydžiai. Keleivio požiūriu, tai yra bendras rezervavimas. Negali būti jokio skirtumo, ar keleivis rezervavo savo kelionę lėktuvu į pasirinktą galutinę paskirties vietą tiesiogiai iš oro vežėjo, ar per kelionių agentūrą.

6 Vis dėlto atsakovė nėra skrydį iš valstybės narės teritorijos vykdęs oro vežėjas. Niekas neleidžia manyti, kad atsakovė sutartimi įsipareigojo teisės perleidėjai vežti ją iš Štutgarto į Kanzas Sitį. Taip pat nėra duomenų, kad atsakovė būtų perėmusi vežimą pagal bendrojo kodo sutartį. Atskiri oro vežėjai vykdė skrydžių dalis savo atsakomybe. Vadinasi, atsakovė buvo atsakinga tik už vežimą abiem skrydžio atkarpomis iš Ciuricho per Filadelfiją į Kanzas Sitį.

7 III. Sprendimas dėl kasacinio skundo priklauso nuo Oro transporto keleivių teisių reglamento 2, 3 ir 7 straipsnių aiškinimo ir galbūt nuo Europos bendrijos ir Šveicarijos Konfederacijos susitarimo dėl oro transporto (toliau – susitarimas) aiškinimo.

8 1. Oro transporto keleivių teisių reglamentas pagal jo 3 straipsnio 1 dalies a punktą taikomas keleiviams, išvykstantiems iš valstybės narės teritorijos.

9 Pagal Europos Sąjungos Teisingumo Teismo jurisprudenciją Oro transporto keleivių teisių reglamento taikymas kelių jungiamųjų skrydžių atveju turi būti vertinamas atsižvelgiant į pirmąją išvykimo vietą ir galutinę paskirties vietą, jei skrydžiai turi būti suprantami kaip vienas vienetas (2018 m. gegužės 31 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Wegener / Royal Air Maroc*, C-537/17, <...> 25 ir 26 punktai, 2019 m. liepos 11 d. Sprendimo *České aerolinie*, C-502/18, <...> 16 punktas; 2020 m. lapkričio 12 d. Nutarties *KLM*, C-367/20, <...> 19 punktas).

DARBINIS VERTIMAS

10 Atitinkamai Oro transporto keleivių teisių reglamentas nagrinėjamu atveju taikytinas tik tuo atveju, jei trys teisės perleidėjos rezervuoti skrydžiai turi būti laikomi vienu skrydžiu arba bent du atsakovės vykdyti skrydžiai sudaro vieną vienetą, o reglamento 3 straipsnio 1 dalies a punktas taip pat taikomas skrydžiui, kuriuo išvykstama iš Šveicarijos.

11 2. Klausimas, ar skrydis laikytinas vienu, taip pat svarbus sprendžiant klausimą, iš ko gali būti pareikalauta sumokėti priklausančią kompensaciją pasiekus galutinę paskirties vietą trimis ar daugiau valandų vėliau.

12 Šiuo klausimu Teisingumo Teismas yra nusprendęs, kad bet kuris skrydį vykdantis oro vežėjas, kuris dalyvauja vykdant bent vieną vienu vienetu laikytino skrydžio dalį, privalo mokėti kompensaciją neatsižvelgiant į tai, ar dėl jo vykdomo skrydžio keleivio atvykimas į galutinę paskirties vietą buvo atidėtas ilgam laikui (2019 m. liepos 11 d. Teisingumo Teismo sprendimo *České aerolinie*, C-502/18, <...> 20–26 punktai, 2020 m. lapkričio 12 d. Nutarties *KLM*, C-367/20, <...> 28 ir 29 punktai).

13 „Galutinė paskirties vieta“ pagal reglamento 2 straipsnio h punkte pateiktą ir šiomis aplinkybėmis svarbią apibrėžtį yra paskirties vieta, nurodyta biliete, pateikiamame keleivių registravimo vietoje, o tiesiogiai skrydžius jungiant – paskutinio skrydžio paskirties vieta (2013 m. vasario 26 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Folkerts*, C-11/11, <...> 34 punktas).

14 3. Pagal Teisingumo Teismo jurisprudenciją jungiamieji skrydžiai turi būti suprantami kaip reiškiantys du ar daugiau skrydžių, kurie sudaro vieną visumą, kiek tai susiję su keleivių teise į kompensaciją pagal Oro transporto keleivių teisių reglamentą.

15 Tokią visumą sudaro du ar daugiau skrydžių pagal vieną rezervavimą. Šiuo klausimu nesvarbu, ar atskiri skrydžiai vykdomi tuo pačiu, ar skirtingais orlaiviais (2019 m. liepos 11 d. Teisingumo Teismo sprendimo *České aerolinie*, C-502/18, <...> 16 ir 27 punktai, 2020 m. balandžio 30 d. Nutarties byloje C-939/19, <...> 18 punktas, 2020 m. lapkričio 12 d. Nutarties *KLM*, C-367/20, <...> 19 ir 29 punktai). Tas pats taikoma, kai tik išvykimo vieta yra valstybės narės teritorijoje, o sustojimo ir galutinės paskirties vietos yra trečiosios šalies teritorijoje (2018 m. gegužės 31 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Wegener / Royal Air Maroc*, C-537/17, <...> 19 ir 20 punktai).

16 4. Rezervavimas pagal reglamento 2 straipsnio g punktą laikomas atliktu, jei keleivis turi įrodymą, kuriame nurodyta, kad oro vežėjas arba turizmo kelionių organizatorius rezervavimą patvirtino ir įregistravo. Tai gali būti oro vežėjo arba įgaliotojo atstovo išduotas arba įgaliotas išduoti bilietas, kaip jis suprantamas pagal reglamento 2 straipsnio f punktą.

17 Nagrinėjamu atveju nė vienas iš dviejų skrydį vykdančių oro vežėjų pats neišdavė bilieto, jį išdavė tik kelionių agentūra, kurioje buvo atliktas rezervavimas.

DARBINIS VERTIMAS

18 Kelionių agentūra, remdamasi „pavedimu atstovauti“, išrašė sąskaitą faktūrą, kurioje už šioje byloje nagrinėjamus skrydžius ir skrydį atgal iš Kanzas Sičio per Čikagą ir Hitrou į Štutgartą nurodyta bendra „abonento kaina“. Iš sąskaitos faktūros taip pat matyti, kad kelionių agentūra išdavė vieną elektroninį skrydžių bilietą, kurio numeris, iš dalies papildytas papildomais skaitmenimis, nurodytas ir trijų nagrinėjamų skrydžių įlaipinimo talonuose.

19 5. Taigi kyla klausimas, ar bendras rezervavimas, jungiantis skrydį su vienu ar keliais jungiamaisiais skrydžiais į vieną visumą, laikomas atlikta jau tuomet, kai kelionių agentūra sujungia skirtingų oro vežėjų vykdomas skrydžio dalis į vieną vežimo operaciją, pateikia keleiviui sąskaitą faktūrą, kurioje nurodyta bendra kaina, ir išduoda vieną elektroninį bilietą, ar taip pat reikia, kad skrydį vykdančius oro vežėjus sietų specialus teisinis ryšys.

20 a) Oro vežėjas pagal šiuo metu jau nusistovėjusią Teisingumo Teismo jurisprudenciją sutartimi, kurioje patvirtinta bendras visos kelionės rezervavimas, įpareigojamas vežti keleivį iš išvykimo vietos į galutinę paskirties vietą.

21 Tas pats taikoma ir tais atvejais, kai skrydį vykdantis oro vežėjas nėra sudaręs sutarties su atitinkamais keleiviais ir jam yra tik pavesta vežti keleivius vykdant skrydį, kuris nesibaigia galutinėje paskirties vietoje (2017 m. kovo 7 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Air Nostrum*, C-274/16, <...> 71 ir 72 punktai, 2020 m. vasario 13 d. Nutarties *Iberia*, C-606/19, <...> 29 punktas). Pagal Oro transporto keleivių teisių reglamento 3 straipsnio 5 dalies antrą sakinį reikia remtis tuo, kad skrydį vykdantis oro vežėjas, nesudaręs sutarties su keleiviu, vykdo prievoles pagal šį reglamentą asmens, sudariusio sutartį su tuo keleiviu, vardu.

22 b) Kolegijos nuomone, Teisingumo Teismo jurisprudencijoje išaiškinta, kad teisėtai rezervuoti gali ir tretieji asmenys, kurie yra saistomi su skrydį vykdančiu oro vežėju tiesioginių ar netiesioginių sutartinių santykių ir kuriuos oro vežėjas įgaliojo priimti rezervavimą ir išduoti bilietus.

23 Taigi Teisingumo Teismas principą, pagal kurį skrydis su vienu ar keliais jungiamaisiais skrydžiais pagal vieną rezervavimą, kalbant apie keleivių teisę į kompensaciją, numatytą Oro transporto keleivių teisių reglamente, sudaro vieną visumą, taikė ir tuo atveju, kai rezervavimas buvo atliktas per turizmo kelionių organizatorių (2020 m. balandžio 30 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Air Nostrum*, C-191/19, <...> 10 punktas). Jis taip pat nusprendė, kad atšaukus skrydį oro vežėjas iš esmės privalo grąžinti visą keleivio sumokėtą sumą, jei rezervavimas buvo atliktas per įgaliotąjį atstovą, o sumokėta suma apima tarpininkavusio asmens komisinį mokestį, nebent šis komisinis mokestis buvo nustatytas nežinant oro vežėjui (2018 m. rugsėjo 12 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Harms*, C-601/17, <...> 16–19 punktai).

24 Kolegijos nuomone, tai atitinka jau minėtą reglamento 2 straipsnio f punkto nuostatą, pagal kurią išreikšti reikiamą patvirtinimą gali ne tik oro vežėjas, bet ir

DARBINIS VERTIMAS

jo įgaliotasis atstovas, ir reglamento 2 straipsnio g punktą, pagal kurį pakanka, kad turizmo kelionių organizatorius patvirtintų ir įregistruotų rezervavimą.

25 c) Vis dėlto, kolegijos nuomone, nėra galutinai išaiškinta, ar tuo rezervavimo atveju, kai kelionių agentūra ar kitas įgaliotas trečiasis asmuo sujungia kelis skirtingų oro vežėjų vykdomus skrydžius į vieną, tarp šių oro vežėjų taip pat būtini specialūs teisiniai santykiai.

26 aa) Pagal Teisingumo Teismo jurisprudenciją oro vežėjas, įvykdęs pirmą skrydžio, apimančio jungiamuosius skrydžius, dalį, negali remtis kito oro vežėjo blogu vėlesnio skrydžio įvykdymu (2019 m. liepos 11 d. Sprendimo *České aerolinie*, C-502/18, <...> 27 ir 28 punktai). Ir atvirkščiai, oro vežėjas, įvykdęs paskutinę skrydžio dalį, siekdamas išvengti atsakomybės negali remtis kito oro vežėjo blogu ankstesnio skrydžio įvykdymu (2020 m. lapkričio 12 d. Teisingumo Teismo nutarties *KLM*, C-367/20, <...> 29 ir 30 punktai).

27 Kolegijos nuomone, šie Teisingumo Teismo sprendimai grindžiami prielaida, kad yra bent vienas asmuo, kuris sutartimi keleiviui įsipareigojo vežti jį iš pirmojo skrydžio orlaivio išvykimo vietos į paskutinės skrydžio dalies paskirties vietą, todėl pagal reglamento 3 straipsnio 5 dalies antrą sakinį turi būti laikoma, kad kiekvienas skrydį vykdantis oro vežėjas vykdo prievoles pagal reglamentą šio asmens vardu.

28 Abiejose bylose, kuriose Teisingumo Teismas yra pripažinęs atsakomybę už kito oro vežėjo vykdomo skrydžio sutrikimus, rezervavimą atliko pats oro vežėjas, kuriam buvo pateikti reikalavimai. Be to, abiem atvejais vežime dalyvaujančios įmonės buvo saistomos bendrojo kodo sutarties (2019 m. liepos 11 d. Teisingumo Teismo sprendimo *České aerolinie*, C-502/18, <...> 8, 29 punktai, 2020 m. lapkričio 12 d. Nutarties *KLM*, C-367/20, <...> 10 punktas).

29 bb) Nagrinėjamu atveju vienintelis akivaizdus ryšys, siejantis abu skrydį vykdančius oro vežėjus, yra tretiesiems asmenims suteikiama galimybė jiems atstovauti ir išduoti bilietus jungiamiems jų skrydžiams.

30 Kolegijos nuomone, pirmiau nurodyta Teisingumo Teismo jurisprudencija neleidžia daryti aiškios, šiai situacijai tinkamos išvados.

31 1) Kolegijos manymu, reglamento 3 straipsnio 5 dalies antrame sakinyje įtvirtintas principas gali būti taikomas, jei skrydį vykdantys oro vežėjai, rezervuodami bilietą, pareiškia, kad yra kartu atsakingi už vežimą iš pirmosios skrydžio dalies orlaivio išvykimo vietos į paskutinės skrydžio dalies paskirties vietą.

32 Pagal nurodytą Teisingumo Teismo jurisprudenciją ši prielaida yra pateisinama, kai vienas iš suinteresuotų oro vežėjų priima arba patvirtina tokį rezervavimą ir yra sudaręs bendrojo kodo sutartį su kitu skrydį vykdančiu oro vežėju. Kolegijos nuomone, panašios situacijos susiklosto tuomet, kai vežimo operacijoje dalyvaujančius oro vežėjus vienija aljansas, kuris juos reklamuoja potencialiems

DARBINIS VERTIMAS

klientams atskleisdamas jų glaudų bendradarbiavimą, arba kai vežimo operacijoje dalyvaujantys oro vežėjai yra susiję savo, kaip bendrovės, statusu, pavyzdžiui, kaip patronuojančioji ir patronuojamoji bendrovės.

33 2) Kolegijos nuomone, atrodo suprantama ir įtikinama tai, kad bendradarbiavimas tarp skirtingų oro vežėjų, kuris leistų patvirtinti bendrą rezervavimą, gali būti įžvelgiamas jau vien aplinkybėje, kad oro vežėjai suteikia tretiesiems asmenims galimybę jungti savo siūlomus skrydžius su kitų vežėjų skrydžiais. Vis dėlto, remiantis ligšioline jurisprudencija, negalima be pagrįstų abejonių teigti, kad nėra būtinas ir specialus teisinis santykis tarp skrydžius vykdančių oro vežėjų.

34 Kiek tai susiję su teise susigrąžinti skrydžio bilieto kainą atšaukus skrydį, Teisingumo Teismas yra nusprendęs, kad oro vežėjas turi prisiimti atsakomybę už atstovo veiksmus, išskyrus atvejus, kai jie buvo įvykdyti be jo žinios (2018 m. rugsėjo 12 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Harms*, C-601/17, <...> 16 ir paskesni punktai). Kolegijos nuomone, tai neleidžia vienareikšmiškai atsakyti į klausimą, kokios teisinės pasekmės kyla tuo atveju, kai bendrą kelių oro vežėjų skrydžių rezervavimą atlieka tarpininkaujantis asmuo.

35 Kitame sprendime Teisingumo Teismas rėmėsi principu, pagal kurį oro vežėjas, nesudaręs sutarties su keleiviu, kilus abejonių vykdo prievoles, kurias jis savanoriškai prisiėmė šalies, sudariusios sutartį su šiuo keleiviu, atžvilgiu, išsamiai nenagrinėdamas, kur buvo atliktas rezervavimas ir kas jį patvirtino (2020 m. vasario 13 d. Teisingumo Teismo nutarties *Iberia*, C-606/19, <...> 8 punktas). Kolegijos nuomone, iš to negalima vienareikšmiškai daryti išvados, kad pakanka kelionių agentūros ar kito atitinkamai įgalioto trečiojo asmens atlikto rezervavimo. Neatmestina, kad rezervavimą pagrindinėje byloje, kurioje buvo priimtas minėtas sprendimas, patvirtino vienas iš skrydį vykdančių oro vežėjų ir kad tai nebuvo paminėta sprendime vien dėl to, kad šis klausimas nebuvo probleminis.

36 6. Kolegija linkusi laikyti rezervavimą už vieną kainą ir vieno bilieto visoms skrydžio atkarpoms išdavimą pakankamais tam, kad būtų galima remtis pirmiau išdėstytais vieno rezervavimo principais. Atitinkamai atsakovė nagrinėjamu atveju turėtų sumokėti reikalaujamą kompensaciją, nes ji įsipareigojo teisės perleidėjai nuvežti iš Štutgarto į Kanzas Sitį.

37 a) Kaip kolegija jau yra nurodžiusi ankstesniame sprendime (2016 m. liepos 19 d. BGH nutarties X ZR 138/15, <...> 34 punktas), iš reglamento 2 straipsnio f punkto matyti, kad keleivis gali turėti teisę gauti kompensaciją iš skrydį vykdančio oro vežėjo, net jei pastarasis, nors ir nedalyvavo individualiame rezervavimo ir patvirtinimo procese, suteikė tarpininkui ar turizmo kelionių organizatoriui galimybę priimti tokį rezervavimą ir jį patvirtinti. Tokiais atvejais oro vežėjas privalo prisiimti atsakomybę už tarpininko ar turizmo kelionių organizatoriaus patvirtintą rezervavimą, tarsi šiuos veiksmus būtų atlikęs jis pats.

DARBINIS VERTIMAS

38 b) Kolegijos nuomone, šį aiškinimą taip pat patvirtina Oro transporto keleivių teisių reglamentu nustatytas apsaugos lygis ir juo grindžiama Europos Sąjungos Teisingumo Teismo jurisprudencija.

39 Oro transporto keleivių teisių reglamento 1–4 konstatuojamosiose dalyse apibrėžiamas tikslas užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį ir atsižvelgti į vartotojų apsaugos reikalavimus. Tuo remdamasis, Teisingumo Teismas nustatė principą, kad reglamento nuostatos, kuriomis oro transporto keleiviams suteikiamos teisės, turi būti aiškinamos plačiai (šiuo klausimu žr. 2009 m. lapkričio 19 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Sturgeon*, C-402/07 ir C-432/07, <...> 45 punktą), o nuostatoje, kuri laikoma tam tikro principo arba, konkrečiau, Sąjungos vartotojų apsaugos teisės normų išimtimi, įtvirtintos sąvokos iš esmės turi būti aiškinamos siaurai (šiuo klausimu žr. 2008 m. gruodžio 22 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Wallentin-Hermann*, C-549/07, <...> 17 punktą).

40 c) Teisės gauti kompensaciją pripažinimas taip pat atitinka Teisingumo Teismo pabrėžtą atsakomybės už rezervavimo patvirtinimu prisiimtus įsipareigojimus aspektą (2016 m. liepos 19 d. BGH nutarties X ZR 138/15 <...> 38 ir paskesni punktai).

41 Teisingumo Teismas patvirtino teisę į kompensaciją tuo atveju, kai oro vežėjas, priėmęs dviejų vienas po kito vykdomų skrydžių rezervavimą, atsisakė vežti antruoju skrydžiu manydamas, kad keleivis nebespės į šį skrydį dėl atidėto pirmojo skrydžio. Lemiamą reikšmę šiuo klausimu, Teisingumo Teismo nuomone, turėjo tai, kad tokia teise siekiama kompensuoti nepatogumus, susijusius su negrįžtamu trijų ar daugiau valandų praradimu, ir tai, kad skrydį vykdantis oro vežėjas bet kuriuo atveju turi atsakyti už šiuos nepatogumus, jei nustatyta, kad 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 (2012 m. spalio 4 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Rodríguez Cachafeiro*, C-321/11, <...> 34 punktas).

42 Panaši situacija žvelgiant iš keleivio, kurio apsaugai skirta teisė į kompensaciją, perspektyvos, susiklosto tuomet, kai oro vežėjas pats neišdavė ar nepatvirtino vienas po kito vykdomų skrydžių bilietų, bet suteikė tarpininkui galimybę išduoti tokius bilietus ir taip sujungti skirtingų oro vežėjų vykdomus skrydžius.

43 d) Tai taikytina ne tik tuo atveju, kai atskiras skrydžio dalis vykdo bendrojo kodo sutartį sudarę ar kitais teisiniais ryšiais tarpusavyje susiję oro vežėjai (šiuo klausimu žr. 2018 m. birželio 6 d. generalinio advokato A. Tanchev išvados byloje C-186/17 41 punktą).

44 Kaip jau minėta, įgalioti išduoti bilietą, kaip to reikalaujama pagal reglamento 2 straipsnio f punktą, gali ne tik oro vežėjas, bet ir jo įgaliotasis atstovas. Jei toks atstovas, tai žinant oro vežėjui, veikia kelių paslaugos teikėjų vardu ir siūlo bendrą

DARBINIS VERTIMAS

iš kelių skirtingų oro vežėjų skrydžių sudarytos kelionės lėktuvu rezervavimą, atrodo logiška apsaugoti keleivio lūkestį, kad atskiri oro vežėjai atsakytų ne tik už kelionę jų vykdomu skrydžiu, bet ir bendrai už visą vežimą nuo išvykimo vietos į sudėtinio skrydžio paskirties vietą.

45 IV. Jei siekiant susieti tarpusavyje skirtingų oro vežėjų vykdomus skrydžius nepakanka aplinkybės, kad kelionių agentūra atskirus skrydžius suderino, sprendimas byloje priklauso nuo to, ar viena visuma laikytini bent abu atsakovės vykdyti skrydžiai, ir ar tam, kad reglamentas būtų taikomas, pakanka, kad šio sudėtinio skrydžio orlaivio išvykimo vieta būtų Šveicarijoje.

46 1. Kolegijos nuomone, kalbant apie abi skrydžio iš Ciuricho per Filadelfiją į Kanzas Sitį dalis, nagrinėjamu atveju pakankamą ryšį tarp skrydžių rodo vien tai, kad abu skrydžius turėjo vykdyti atsakovė, kelionių agentūrai suteikusi galimybę atlikti tokį jungtinį rezervavimą. Antruoju prejudiciniu klausimu siekiama išsiaiškinti, ar toks aiškinimas yra teisingas.

47 2. Iš šių dviejų komponentų sudaryto skrydžio išvykimo vieta buvo ne valstybės narės teritorijoje. Taigi galbūt kyla kitas klausimas – ar Oro transporto keleivių teisių reglamentas taikytinas ir tada, kai keleivis išvyksta iš oro uosto Šveicarijos teritorijoje.

48 a) Pagal susitarimo 2 straipsnį jo priede nurodyti teisės aktai taikomi tiek, kiek jie yra susiję su oro transportu arba tiesiogiai su oro transportu susijusiais, priede išvardytais klausimais.

49 Pagal priedo 7 punktą šie teisės aktai apima Oro transporto keleivių teisių reglamentą. Ši nuoroda buvo įtraukta pagal susitarimo 21 straipsnį įsteigto Oro transporto komiteto, kuriam pagal susitarimo 23 straipsnio 4 dalį suteikiami įgaliojimai atlikti dalinius priedo pakeitimus dėl naujai priimtų teisės aktų, sprendimu Nr. 1/2006 (OL L 298, 2006, p. 23).

50 Išvardytuose teisės aktuose pateikta nuoroda į Sąjungos valstybes nares, kaip nustatyta priedo įvado antroje įtraukoje, pagal šį susitarimą turi būti suprantama ir kaip nuoroda į Šveicariją.

51 b) Kolegija dar ankstesniame sprendime (2013 m. balandžio 9 d. BGH nutarties X ZR 105/12, <...> 22 punktas) išreiškė nuomonę, kad į reglamento taikymo sritį remiantis šiomis nuostatomis patenka ir tie skrydžiai, kurie yra vykdomi iš Šveicarijos teritorijos į trečiąją šalį (taip pat žr. 2014 m. liepos 15 d. *LG Korneuburg* (Kornoiburgo apygardos teismas) sprendimą 21 R 106/14g). Šis vertinimas nepasikeitė.

52 Kaip kolegija jau yra nurodžiusi minėtame sprendime, toks aiškinimas atitiktų ne tik susitarimo tekstą, bet ir jo preambulėje nurodytą tikslą suderinti Europos vidaus, įskaitant Šveicarijos teritoriją, oro transportą reglamentuojančius teisės aktus.

DARBINIS VERTIMAS

53 Atsižvelgiant į tai, oro vežėjai Šveicarijoje galėtų ir privalėtų veikti tomis pačiomis sąlygomis, kaip ir oro vežėjai Europos Sąjungos valstybėse narėse. Vartotojams ir oro vežėjų klientams Šveicarijoje turėtų būti užtikrinti tokie patys kokybės standartai, vadinasi, jie turėtų galėti remtis Šveicarijoje tokiomis pačiomis teisėmis vežėjų atžvilgiu, kaip ir Europos Sąjungos valstybėse narėse, o oro vežėjams savo ruožtu turėtų būti sudarytos vienodos konkurencijos sąlygos.

54 Su šiuo tikslu būtų sunku suderinti požiūrį, kad Oro transporto keleivių teisių reglamentas turėtų būti taikomas tik keleiviams, išvykstantiems iš oro uosto Šveicarijos teritorijoje į oro uostą Europos Sąjungos valstybės narės teritorijoje. Pagal reglamento 3 straipsnio 1 dalies a punktą jis taikomas ir keleiviams, skrendantiems iš Sąjungos oro uosto į trečiąją šalį.

55 c) *Zivilgericht Basel-Stadt* (Bazelio miesto civilinių bylų teismas) nusprendė, kad Oro transporto keleivių teisių reglamentas iš Šveicarijos išvykstantiems keleiviams taikomas tik tuo atveju, jei jų paskirties vieta yra Europos Sąjungos valstybėje narėje (2011 m. kovo 11 d. *Zivilgericht Basel-Stadt* sprendimas <...>; 2011 m. birželio 20 d. sprendimas, <...>; 2012 m. gegužės 15 d. sprendimas <...>).

56 Dėl šios priežasties kolegija jau buvo pateikusi Teisingumo Teismui minėtą prejudicinį klausimą.

57 d) Ši pradinė padėtis nepasikeitė.

Kiek matyti, *Schweizerisches Bundesgericht* (Šveicarijos federalinis teismas) dar nėra priėmęs sprendimo šiuo klausimu <...> [nuoroda į nacionalinę doktriną]. Teisingumo Teismas negalėjo atsakyti į ankstesnį kolegijos prašymą priimti prejudicinį sprendimą, nes ta byla buvo išspręsta kitaip.

<...> [priimant sprendimą dalyvavusių teisėjų pavardės]

Ankstesnės instancijos:

2019 m. kovo 14 d. *AG Nürtingen* (Niurtingeno apylinkės teismas) sprendimas 12 C 96/19

2019 m. gruodžio 12 d. *LG Stuttgart* (Štutgarto apygardos teismas) sprendimas 5 S 93/19

DARBINIS VERTIMAS