

Byla C-561/20

Prašymas priimti prejudicinį sprendimą

Gavimo data:

2020 m. spalio 26 d.

Prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiantis teismas:

Nederlandstalige Ondernemingsrechtbank Brussel (Belgija)

Sprendimo dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą priėmimo data:

2020 m. spalio 21 d.

Ieškovai:

Q

R

S

Atsakovė:

United Airlines, Inc.

<...> 2020 m. spalio 21 d.

<...> Tarpinis sprendimas

Prašymas priimti prejudicinį sprendimą Europos Sąjungos Teisingumo Teismui

Nederlandstalige

Ondernemingsrechtbank

Brussel

(Nyderlandų kalba dirbantis Briuselio komercinių bylų teismas, Belgija)

Sprendimas

Prašymas priimti prejudicinį sprendimą

10-oji kolegija – H salė (orig. p. 2)

BYLOJE

1. Q
2. R
3. S

ieškovai,

atstovaujami *Meester* (advokatas) **B. SCHAUMONT**, kurį pavaduoja *Meester* **J. DE MAN**, <...> [adresas],

4. Pagal užsienio teisę įsteigta bendrovė **UNITED AIRLINES INC**, turinti filialą Belgijoje, **1381 Diegem**, <...> [adresas ir įmonės kodas],

atsakovė,

atstovaujama *Meester* **M. WOUTERS** <...> [adresas],

.....

<...> [Procesas nacionaliniame teisme]

.....

(orig. p. 3)

I. REIKALAVIMAI

1. Ieškovai

Ieškovai reikalauja priteisti iš atsakovės 1 800,00 EUR sumą su delspinigiais, skaičiuojamais nuo 2018 m. rugsėjo 6 d., ir teismo nustatytas palūkanas.

Jie reikalauja priteisti iš atsakovės bylinėjimosi išlaidas ir 480,00 EUR numatytų kompensuojamų advokato pagalbos išlaidų.

2. Atsakovė

Atsakovė prašo atmesti ieškinį kaip nepriimtina ir nepagrįsta.

Ji reikalauja priteisti iš ieškovų bylinėjimosi išlaidas – numatytas 480,00 EUR kompensuojamas advokato pagalbos išlaidas.

II. FAKTINĖS APLINKYBĖS

- 1 Ieškovai kelionių agentūroje *Your Travel Agency* (ji nėra bylos šalis) atlikę vieną užsakymą rezervavo skrydį iš *Brussel-Nationaal* (Belgija) oro uosto į *San José International* (Jungtinės Amerikos Valstijos) oro uostą <...>.

Jiems atitinkamai išduota po individualų bilietą, kurį, kaip matyti iš bilieto kodo pradinių skaitmenų 220, išdavė oro vežėjas *Deutsche Lufthansa AG*, ir kuris galiojo visam skrydžiui iš *Brussel-Nationaal* iki *San José* <...>. Vis dėlto skrydį faktiškai vykdė pati atsakovė. Ji nėra Bendrijos oro vežėja.

Remiantis rezervacija, iki atvykimo oro uosto buvo numatytos šios atsakovės vykdomo skrydžio dalys:

- Skrydis LH8854 iš Briuselio (Belgija) iki Niuarko tarptautinio oro uosto (Jungtinės Amerikos Valstijos), išvykimas 2018 m. liepos 26 d., 10.00 val. vietos laiku ir atvykimas tą pačią dieną, 12.10 val. vietos laiku,
 - Jungiamasis skrydis UA1222 iš Niuarko tarptautinio oro uosto (Jungtinės Amerikos Valstijos) į San Chosė tarptautinį oro uostą (Jungtinės Amerikos Valstijos), išvykimas 2018 m. liepos 26 d., 17.05 val. vietos laiku, ir atvykimas tą pačią dieną, 20.15 val. vietos laiku.
- 2 Skrydis UA1222 buvo atidėtas ir lėktuvas į San Chosė atvykimo oro uostą, ieškovų galutinę paskirties vietą, atskrido pavėlavęs 223 minutes, t. y. daugiau kaip tris valandas <...>.

Remiantis ieškovų pateikta informacija, skrydis atidėtas, nes lėktuvui, kuriuo turėjo būti vykdomas skrydis UA1222, kilo techninių problemų oro uoste, <...> **(orig. p. 4)**

- 3 2018 m. rugsėjo 6 d. raštu bendrovė *Happy Flights* (ji nėra šios bylos šalis) informavo atsakovę, kad keleiviai jai perleido reikalavimą. Ji paragino atsakovę kiekvienam asmeniui sumokėti 600,00 EUR, t. y. iš viso 1 800,00 EUR. Mokėjimo reikalavimo teisinis pagrindas, jos teigimu, yra 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, panaikinantys Reglamentą (EEB) Nr. 295/91 (toliau – Reglamentas Nr. 261/2004) <...>

2018 m. spalio 3 d. raštu *Happy Flights* išsiuntė atsakovei priminimą, nes pastaroji nei atsakė į ankstesnį raštą, nei sumokėjo <...>

2018 m. spalio 4 d. atsakovė jai atsakė ir nurodė, kad Reglamentas Nr. 261/2004 netaikytinas, nes skrydis atidėtas vykdant antrą skrydžio dalį tarp dviejų oro uostų, esančių Jungtinių Amerikos Valstijų teritorijoje <...>.

2018 m. spalio 5 d. *Happy Flights* pateikė išsamų atsakymą ir nurodė Teisingumo Teismo jurisprudenciją, kuria paneigė atsakovės argumentą. Be to, ji paragino atsakovę sumokėti <...>.

Atsakovė savo ruožtu išsamiai atsakė 2018 m. spalio 10 d. raštu <...>.

Happy Flights advokatas, kuris atstovavo ir ieškovams, išsamiai pagrįstame 2018 m. spalio 11 d. rašte nurodė, kad atsakovė vėluoja vykdyti įsipareigojimus <...>.

2018 m. spalio 11 d. atsakovė advokatui pranešė, kad ji ir toliau laikosi savo pozicijos <...>.

2019 m. gegužės 3 d. ieškovų advokatas pranešė atsakovei, kad reikalavimas, kuris buvo perleistas *Happy Flights*, vėl buvo grąžintas ieškovams. Be to, advokatas vėl paragino atsakovę sumokėti <...>.

4 2019 m. liepos 22 d. ieškovai pareiškė ieškinį atsakovei.

III. PRIIMTINUMAS

5 (orig. p. 5) <...>

6 <...>

7 <...> [procesiniai veiksmai]

8 Ieškinys priimtinas.

IV. PAGRĪSTUMAS

1. TEISINIS PAGRINDAS

9 Pagal 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 – Reglamentas Nr. 261/2004) 3 straipsnio 1 dalies a punktą šis reglamentas taikomas „*keleiviams, išvykstantiems iš oro uosto, esančio valstybės narės teritorijoje, kuriai taikoma Sutartis*“.

„Skrydis“ yra „*vežimo oro transportu operacija <...>, kurią vykdo oro vežėjas pagal nustatytą tvarkaraštį*“ (žr., be kita ko, 2008 m. liepos 10 d. Sprendimo *Emirates*, C-173/07, EU:C:2008:400, 40 punktą).

Teisingumo Teismas nusprendė, kad skrydis su vienu ar daugiau persėdimų pagal vieną užsakymą sudaro vieną visumą, kiek tai susiję su keleivių teise į

kompensaciją pagal Reglamentą Nr. 261/2004 (žr., be kita ko, 2019 m. liepos 11 d. Sprendimo *České aerolinie*, C-502/18, EU:C:2019:604, 16 ir 27 punktus ir 2018 m. gegužės 31 d. Sprendimo *Wegener*, C-537/17, EU:C:2018:361, 18 ir 19 punktus).

Todėl Reglamento Nr. 261/2004 taikymas turi būti vertinamas atsižvelgiant į pirmąją išvykimo vietą ir galutinę paskirties vietą (žr., be kita ko, Sprendimo *České aerolinie* 16 punktą ir Sprendimo *Wegener* 25 punktą).

Jei keleivis išskrenda iš valstybės narės oro uosto, o jo skrydžio galutinė paskirties vieta yra oro uostas, esantis trečiojoje šalyje, su tarpiniu nusileidimu trečiojoje šalyje ir pakeičiant lėktuvą, iš principo taikomas Reglamentas Nr. 261/2004 (žr. Sprendimo *České aerolinie* 18 punktą).

- 10 Reglamentas Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punktu keleiviams suteikiama teisė į kompensaciją, kai atšaukiamas jų skrydis. Net keleiviai, kurių skrydis atidedamas ilgam laikui, turi teisę į kompensaciją, jei dėl vėluojančio lėktuvo jie galutinę paskirties vietą pasiekia praėjus trimis valandoms nuo oro transporto vežėjo iš pradžių planuoto atvykimo laiko (žr., be kita ko, 2015 m. lapkričio 19 d. Sprendimo *Sturgeon*, C-402/07 ir C-432/07, EU:C:2009:716, rezoliucinę dalį, patvirtintą 2012 m. spalio 23 d. Sprendimo *Nelson*, C-581/10 ir C-629/10, EU:C:2012:657, rezoliucinėje dalyje). (**orig. p. 6**)

Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnyje nustatomos šios kompensacijos: 250 EUR visų 1500 kilometrų ar mažesnio atstumo skrydžių atveju, 400 EUR visų didesnio kaip 1500 kilometrų atstumo Bendrijos vidaus skrydžių ir visų kitų 1 500–3 500 kilometrų atstumo skrydžių atveju, ir 600 EUR visų skrydžių, kuriems netaikomos šios abi kategorijos, atveju.

2. TAIKYMAS

- 11 Atsakovė mano, kad Reglamentas Nr. 261/2004 netaikomas, jeigu ilgam laikui atidedamas skrydis, kurio išvykimo ir atvykimo vieta yra Jungtinių Amerikos Valstijų teritorijoje, taip pat tokiu atveju, kai šis skrydis yra paskutinė skrydžio dalis su persėdimu, o pirmosios skrydžio dalies išvykimo vieta yra oro uostas valstybės narės teritorijoje.
- 12 Ieškovai remiasi Teisingumo Teismo jurisprudencija *Wegener* byloje. Nors minėtoje byloje susiklosčiusios faktinės aplinkybės, kuriomis pagrįstas sprendimas, iš pirmo žvilgsnio panašios į šios bylos faktines aplinkybes, *Rechtbank* atkreipia dėmesį į tai, kad Sprendime *Wegener* pirmojoje skrydžio dalyje (skrydžio dalyje, kurioje išvykimo vieta buvo valstybės narės teritorijoje) buvo atidėtas skrydis, kurį vykdė oro vežėjas, kuris nėra Bendrijos oro vežėjas.

Šioje byloje antrojoje skrydžio dalyje buvo atidėtas skrydis, kurio išvykimo vieta buvo Niuarakas (Jungtinės Amerikos Valstijos), o atvykimo vieta – San Chosė (Jungtinės Amerikos Valstijos). Todėl Teisingumo Teismo išvada Sprendime *Wegener* šioje byloje negali būti automatiškai taikoma.

- 13 Teisingumo Teismo sprendime *České aerolinie* taip pat buvo kalbama apie panašias faktines aplinkybes.

Minėtoje byloje Teisingumo Teismas nusprendė, kad vykdant skrydį su persėdimu, Reglamentas Nr. 261/2004 taip pat taikomas antrai skrydžio daliai, jei pirmosios skrydžio dalies išvykimo vieta yra oro uostas valstybės narės teritorijoje. Sprendime *České aerolinie* buvo atidėta antroji skrydžio dalis, kurią vykdė oro vežėjas, kuris nėra Bendrijos oro vežėjas. Buvo keliamas klausimas, ar Bendrijos oro vežėjas, vykdęs pirmąją skrydžio dalį, privalo sumokėti kompensaciją už antrąją skrydžio dalį, kuri buvo atidėta ilgam laikui, o ją vykdė oro vežėjas, kuris nėra Bendrijos oro vežėjas.

Šioje byloje tiek pirmąją, tiek antrąją skrydžio dalį vykdė atsakovė, kuri nėra Bendrijos oro vežėja. Priešingai nei Sprendime (**orig. p. 7**) *České aerolinie*, šiuo atveju nėra Bendrijos oro vežėjo. Bendrijos oro vežėjas, kuris išdavė bilietus, net nėra šios bylos šalis. Todėl Teisingumo Teismo išvada Sprendime *České aerolinie* šioje byloje negali būti automatiškai taikoma.

Teisingumo Teismo jurisprudencija neatitinka visų šios bylos faktinių aplinkybių.

- 14 Be to, atsakovė teigia, kad, jeigu Reglamentas Nr. 261/2004 būtų taikomas faktinėms aplinkybėms, kuriomis vykdant skrydį su persėdimu antroji skrydžio dalis atidedama ilgam laikui, be to, visa ši antroji skrydžio dalis vykdoma trečiosios šalies teritorijoje, tuomet šis reglamentas turėtų galioti ekstrateritorialiai, o tai pažeistų tarptautinę teisę.

Atsakovė pirmiausia atkreipia dėmesį į tai, kad skrydis buvo atidėtas Jungtinių Amerikos Valstijų teritorijoje ir šio atidėjimo pasekmės atsirado tik šioje teritorijoje. Reglamento Nr. 261/2004 taikymui faktinėms aplinkybėms, kurios atsirado trečiosios šalies teritorijoje, prieštarauja suvereniteto principas.

Teisingumo Teismas 2011 m. gruodžio 21 d. Sprendime *Air Transport Association of America* pripažino paprotinės tarptautinės teisės principą, pagal kurį kiekviena valstybė turi visišką ir išimtinį suverenitetą savo oro erdvės atžvilgiu. Jis taip pat nurodė, kad šie bendrieji principai, be kita ko, kodifikuoti 1944 m. gruodžio 7 d. Čikagoje (JAV) pasirašytos Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos (toliau – Čikagos konvencija) 1 straipsnyje (2011 m. gruodžio 21 d. Sprendimo *Air Transport Association of America ir kt.*, C-366/10, EU:C:2011:864, 103 ir 104 punktai).

Antrinė Sąjungos teisė, kaip antai Reglamentas Nr. 261/2004, turi atitikti aukštesnės galios teisę, pavyzdžiui, tarptautinę (paprotinę) teisę.

Jei atsakovės argumentai teisingi, kyla klausimas, ar Reglamentas Nr. 261/2004 galioja tarptautinės teisės atžvilgiu. Nacionalinis teismas negali pripažinti šio reglamento negaliojančiu.

- 15 Pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (toliau – SESV) 267 straipsnio pirmą pastraipą Europos Sąjungos Teisingumo Teismo jurisdikcijai priklauso priimti prejudicinį sprendimą dėl Sąjungos institucijų, įstaigų ar organų aktų galiojimo ir išaiškinimo.

Iškilus [tokiam] klausimui valstybės narės teisme, tas teismas, manydamas, kad sprendimui priimti reikia nutarimo šiuo klausimu, gali prašyti Teismą priimti dėl jo prejudicinį sprendimą (SESV 267 straipsnio antra pastraipa). **(orig. p. 8)**

Teisingumo Teismas priima sprendimus tik nacionalinio teismo prašymu, priimdamas prejudicinį sprendimą dėl Sąjungos teisės galiojimo ir išaiškinimo, neatsižvelgiant į tai, ar pagrindinės bylos šalys teismo prašė kreiptis į Teisingumo Teismą.

Prašymas priimti prejudicinį sprendimą pirmiausia gali būti naudingas tuomet, kai keliamas naujas išaiškinimo klausimas, reikšmingas siekiant vienodai taikyti Sąjungos teisę, arba kai esama jurisprudencija nėra pakankamai aiški atsižvelgiant į naujas faktines aplinkybes, arba į naują teisinį pagrindą.

- 16 Nors *Rechtbank* nėra įpareigotas teikti klausimą Teisingumo Teismui, jis mano, kad norint priimti sprendimą šioje byloje reikia gauti atsakymą į pateiktus prejudicinius klausimus.

Būtina priimti sprendimą dėl išaiškinimo klausimo, kuriuo bus nustatyta, ar taikytinas Reglamentas Nr. 261/2004, ir, jeigu taip, ar jis galioja.

Be to, šios bylos faktinės aplinkybės nevisiškai atitinka bylą, dėl kurių Teisingumo Teismas jau yra priėmęs sprendimą, aplinkybes.

Reglamento Nr. 261/2004 galiojimo klausimas tokiomis aplinkybėmis, kokios nagrinėjamos šioje byloje, yra naujas. Tik Teisingumo Teismas turi teisę nustatyti, ar galioja Reglamentas Nr. 261/2004.

- 17 Todėl *Rechtbank* nusprendė, kad būtina Teisingumo Teismui pateikti šio sprendimo rezoliucinėje dalyje nurodytus prejudicinius klausimus.

<...> [Argumentai dėl anonimiškumo]

<...> [Bylos nagrinėjimas sustabdomas nacionaliniame teisme] <...>

(orig. p. 9)

REMDAMASIS ŠIAIS MOTYVAIS,

***Rechtbank* nusprendžia, <...> [procesiniai veiksmai]**

kad ieškinys priimtinas,

sustabdo bylos nagrinėjimą iki kito sprendimo ir teikia Europos Sąjungos Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus:

- Ar 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, 3 straipsnio 1 dalies a punktas ir 7 straipsnis, atsižvelgiant į Teisingumo Teismo išaiškinimą, aiškintini taip, kad keleivis turi teisę prašyti kompensacijos iš oro vežėjo, kuris nėra Bendrijos oro vežėjas, jei dėl atidėtos paskutinės skrydžio dalies, kurios išvykimo ir atvykimo vieta yra trečiojoje šalyje, ir be tarpinio nusileidimo valstybėje narėje, keleivis savo galutinę paskirties vietą pasiekia pavėlavęs daugiau kaip tris valandas, o ši skrydžio dalis priskiriama prie skrydžio su persėdimu, kurio išvykimo vieta yra oro uostas valstybės narės teritorijoje, jį visą vykdo šis oro vežėjas ir keleivis jį vienu užsakymu rezervavo Bendrijos oro vežėjo sistemoje, kuris nevykdo nė vienos šio skrydžio dalies?
- Jei į pirmąjį klausimą būtų atsakyta teigiamai: ar Reglamentu Nr. 261/2004, jeigu jis išaiškinamas taip, kaip nurodyta pirmajame klausime, pažeidžiama tarptautinė teisė, pirmiausia principas, kad kiekviena valstybė turi visišką ir išimtinį suverenitetą savo oro erdvės atžvilgiu, nes pagal šį išaiškinimą Sąjungos teisė taikytina faktinėms aplinkybėms, atsiradusioms trečiosios šalies teritorijoje?

<...> (orig. p. 10)

<...> [Prašymas priimti prejudicinį sprendimą Europos Sąjungos Teisingumo Teismui ir baigiamoji formuluotė]