



Teismo praktikos rinkinys

TEISINGUMO TEISMO (trečioji kolegija) SPRENDIMAS

2018 m. liepos 4 d.*

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą – Transportas – Reglamentas (EB) Nr. 261/2004 – 2 straipsnio b punktas – Taikymo sritis – Sąvoka „skrydį vykdančio oro vežėjo“ – Lėktuvo nuomos su įgula sutartis („wet lease“)

Byloje C-532/17

dėl *Landgericht Hamburg* (Hamburgo apygardos teismas, Vokietija) 2017 m. birželio 29 d. nutartimi, kurią Teisingumo Teismas gavo 2017 m. rugsėjo 11 d., pagal SESV 267 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje

Wolfgang Wirth,

Theodor Mülder,

Ruth Mülder,

Gisela Wirth

prieš

Thomson Airways Ltd.

TEISINGUMO TEISMAS (trečioji kolegija),

kuriį sudaro kolegijos pirmininkas L. Bay Larsen, teisėjai J. Malenovský (pranešėjas), M. Safjan, D. Šváby ir M. Vilaras,

generalinis advokatas H. Saugmandsgaard Øe,

kancleris A. Calot Escobar,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį,

išnagrinėjęs pastabas, pateiktas:

- W. Wirth, T. Mülder, R. Mülder ir G. Wirth, atstovaujantį *Rechtsanwalt E. Stamer*,
- *Thomson Airways Ltd*, atstovaujamos *Rechtsanwalt P. Kauffmann*,
- Vokietijos vyriausybės, atstovaujamos T. Henze, M. Hellmann ir J. Techert,

* Proceso kalba: vokiečių.

- Lenkijos vyriausybės, atstovaujamos B. Majczyna,
- Europos Komisijos, atstovaujamos G. Braun ir K. Simonsson,

atsižvelgęs į sprendimą, priimtą susipažinus su generalinio advokato nuomone, nagrinėti bylą be išvados,

priima šį

Sprendimą

- 1 Prašymas priimti prejudicinį sprendimą pateiktas dėl 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 261/2004, nustatančio bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisyklės atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinančio Reglamentą (EEB) Nr. 295/91 (OL L 46, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 1 t., p. 306), 2 straipsnio b punkto išaiškinimo.
- 2 Šis prašymas pateiktas nagrinėjant Wolfgang Wirth, Theodor Müller, Ruth Müller ir Gisela Wirth ginčą su *Thomson Airways Ltd* dėl pastarajai bendrovei tenkančios pareigos sumokėti kompensaciją šiems keturiems keleiviams dėl skrydžio vėlavimo ilgiau nei tris valandas atvykti į paskirties vietą.

Teisinis pagrindas

Reglamentas Nr. 261/2004

- 3 Reglamento Nr. 261/2004 1 ir 7 konstatuojamosiose dalyse nurodyta:

„1) [Sąjungos] veiksmis oro transporto srityje, be kita ko, turėtų būti siekiama užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį. Be to, turėtų būti visokeriopai atsižvelgiama į vartotojų apsaugos reikalavimus apskritai.

<...>

- 7) 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 [nuomoja lėktuvą be įgulos arba su įgula], ar kuriuo nors kitu pagrindu.“
- 4 Šio reglamento 2 straipsnio „Sąvokų apibrėžimai“ b punkte numatyta, kad šiame reglamente „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“.
- 5 To paties reglamento 3 straipsnio „Taikymo sritis“ 5 dalyje nustatyta:

„Šis reglamentas taikomas bet kuriam skrydį vykdančiam oro vežėjui, teikiančiam transporto paslaugas keleiviams, kuriems taikomos 1 ir 2 dalys [kurie nurodyti 1 ir 2 dalyse]. Kai skrydį vykdančias oro vežėjas, nesudaręs sutarties su keleiviu, vykdo prievolės pagal šį reglamentą, laikoma, kad jis tai daro asmens, sudariusio sutartį su tuo keleiviu, vardu.“

Reglamentas (EB) Nr. 2111/2005

- 6 2005 m. gruodžio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 2111/2005 dėl oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Bendrijoje, Bendrijos sąrašo sudarymo ir oro transporto keleivių informavimo apie skrydį vykdančio oro vežėjo tapatybę bei panaikinančio Direktyvos 2004/36/EB 9 straipsnį (OL L 344, 2005, p. 15) 1 ir 13 konstatuojamosiose dalyse nurodyta:

- 1) Bendrijos veiksmams oro transporto srityje pirmiausia turėtų būti siekiama užtikrinti aukštą keleivių apsaugos nuo rizikos saugai lygį. Be to, reikėtų visapusiškai atsižvelgti į vartotojų apsaugos reikalavimus.

<...>

- 13) 1989 m. liepos 24 d. Tarybos reglamentu (EEB) Nr. 2299/89 dėl elgesio su kompiuterinėmis rezervavimo sistemomis (KRS) [(OL L 220, 1989, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 1 t. p. 277), iš dalies pakeistu 1999 m. vasario 8 d. Tarybos reglamentu (EB) Nr. 323/1999 (OL L 40, 1999, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 4 t. p. 251)], naudojant kompiuterinę rezervavimo sistemą skrydį užsisakantiems vartotojams suteikia teisę žinoti skrydį vykdančio oro vežėjo tapatybę. Nepaisant to, net ir reguliarių oro transporto reisų vykdymo srityje taikoma tokia praktika, kaip lėktuvo drauge su įgula nuoma ar naudojimas bendrais kodais, jeigu skrydžiai rezervuojami ne per KRS, kai oro vežėjas, pardavęs bilietą į jo vardu vykdomą skrydį, iš tiesų to skrydžio nevykdo, o šiuo metu nėra jokios nustatytos teisės keleiviui būti informuotam apie faktiškai paslaugą teikiančio oro vežėjo tapatybę.“
- 7 Reglamento Nr. 2111/2005 11 straipsnio „Informacija apie skrydį vykdančio oro vežėjo tapatybę“ 1 dalyje numatyta:

„Rezervavimo metu oro vežimo sutarties sudarytojas informuoja keleivį apie jo skrydžius vykdančio oro vežėjo arba oro vežėjų tapatybę, nepriklausomai nuo to, kokiomis priemonėmis atliekamas rezervavimas.“

Pagrindinė byla ir prejudicinis klausimas

- 8 Pagal lėktuvo su įgula nuomos sutartį („wet lease“) *TUIFly GmbH* iš *Thomson Airways* išsinuomojo orlaivį su įgula nustatytam skrydžių skaičiui. Šioje sutartyje buvo numatyta, kad *TUIFly* atsako už „ground handling including passenger handling, passenger welfare at all times, cargo handling, security in respect of passengers and baggage, arranging on board Services ir t. t. („antžemines paslaugas, įskaitant keleivių priėmimą, jų gerovę bet kuriuo momentu, krovinių tvarkymą, keleivių ir bagažo saugumą, lėktuve teikiamų paslaugų organizavimą ir kt.“). Siekdama įvykdyti šiuos skrydžius, *TUIFly* derino laiką, pardavinėjo skrydžius ir gavo visus reikiamus leidimus.
- 9 Ieškovai pagrindinėje byloje turėjo skrydžio iš Hamburgo (Vokietija) į Kankūną (Meksika) rezervacijos patvirtinimą su nurodytu skrydžio numeriu, kurio kodas identifikuoja *TUIFly*. Šiame patvirtinime buvo parašyta, kad minėtas rezervacijas atliko *TUIFly*, bet skrydį „vykdo“ *Thomson Airways*.
- 10 Kadangi šis skrydis buvo atidėtas ilgam laikui, tikslios trukmės prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas nenurodė, ieškovai pagrindinėje byloje kreipėsi į *Thomson Airways* prašydami sumokėti kompensaciją, kuri, jų manymu, jiems priklausė pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 ir 7 straipsnius, kaip juos yra išaiškinęs Teisingumo Teismas.

- 11 *Thomson Airways* atsisakė sumokėti šią kompensaciją, motyvuodama tuo, kad ji nebuvo skrydį vykdanči oro vežėja, kaip tai suprantama pagal šio reglamento 2 straipsnio b punktą, todėl tokiu atveju jai nepriklausė mokėti keleiviams kompensacijos pagal minėtą reglamentą, kai į paskirties vietą atvykstama pavėlavus tris valandas ar dar daugiau.
- 12 Tada ieškovai pagrindinėje byloje kreipėsi į kompetentingą *Amtsgericht Hamburg* (Hamburgo apylinkės teismas, Vokietija), šis jų reikalavimus patenkino. Iš tiesų šis teismas nusprendė, kad *Thomson Airways* taip pat laikytina skrydį vykdančia oro vežėja, nes, viena vertus, pagal Reglamento Nr. 261/2004 7 konstatuojamąją dalį nėra svarbu nustatyti, ar skrydį vykdančias oro vežėjas tai daro jam priklausančiu orlaiviu ar pagal lėktuvo nuomos be įgulos sutartį („dry lease“) arba pagal lėktuvo nuomos su įgula sutartį („wet lease“). Todėl skrydį vykdančias oro vežėjas yra tiek tas, kuris, norėdamas vykdyti skrydį, naudojasi paskolintu lėktuvu su įgula ar be jos, tiek tas, kuris, būdamas orlaivio savininkas ir įgulos darbdavys, pats konkrečiai vykdo tą skrydį.
- 13 Kita vertus, minėtas teismas dar atkreipė dėmesį į tai, kad ieškovams pagrindinėje byloje išduotame rezervacijos patvirtinime atsakovė pagrindinėje byloje buvo aiškiai nurodyta kaip skrydį vykdanči oro vežėja. Siekiant Reglamento Nr. 261/2004 tikslo – apsaugoti vartotojus, reikia, kad vartotojas galėtų pasitikėti rezervacijos patvirtinime nurodyta informacija.
- 14 *Thomson Airways* šį *Amtsgericht Hamburg* (Hamburgo apylinkės teismas) sprendimą apskundė prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teisme, *Landgericht Hamburg* (Hamburgo apygardos teismas, Vokietija), ir nurodė, jog atsižvelgiant į tai, kad tik tas oro vežėjas, kuris prisiima skrydžio veiklos atsakomybę, gali įvykdyti Reglamente Nr. 261/2004 nustatytas prievolės, dėl to, kad oro uostuose jo buvimas būtinas, ir dėl to, kad jis turi visą informaciją apie keleivius, tad būtent pastarąjį reikia laikyti skrydį vykdančiu oro vežėju, kaip tai suprantama pagal šį reglamentą. Kadangi pagrindinėje byloje *TUIFly* teko veiklos atsakomybė už skrydžio įvykdymą, reikalavimai sumokėti kompensaciją turėjo būti nukreipti tik prieš šį vežėją.
- 15 Šiomis aplinkybėmis *Landgericht Hamburg* (Hamburgo apygardos teismas) nutarė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šį prejudicinį klausimą:

„Ar [Reglamente Nr. 261/2004] numatyta sąvoką „skrydį vykdančias oro vežėjas“ reikia aiškinti taip, kad oro vežėjas, kuris išnuomoja kitam oro vežėjui orlaivį su įgula pagal vadinamąją „wet lease“ sutartį (lėktuvo nuomos su įgula sutartis) nustatytam skrydžių skaičiui, tačiau neprisiima pagrindinės veiklos atsakomybės už šiuos skrydžius, o keleivio užsakymo patvirtinime nurodyta, jog „skrydį vykdo <...>“ būtent ši bendrovė, laikomas skrydį vykdančiu oro vežėju, kaip tai suprantama pagal šį reglamentą?“

Dėl prejudicinio klausimo

- 16 Savo klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia sužinoti, ar sąvoka „skrydį vykdančias oro vežėjas“, kaip tai suprantama pagal Reglamentą Nr. 261/2004, visų pirma jo 2 straipsnio b punktą, turi būti aiškinama taip, kad apima atvejį, kai oro vežėjas, kaip antai nagrinėjamas pagrindinėje byloje, išnuomoja kitam oro vežėjui orlaivį su įgula pagal lėktuvo nuomos su įgula sutartį („wet lease“), bet kuris neprisiima šių skrydžių veiklos atsakomybės, įskaitant atvejus, kai keleiviams išduotame rezervacijos patvirtinime nurodyta, kad šį skrydį užtikrina šis pirmasis oro vežėjas.
- 17 Šiuo klausimu pažymėtina, kad pagal Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio b punktą sąvoką „skrydį vykdančias oro vežėjas“ reikia suprasti kaip reiškiančią, kad „tai oro vežėjas, vykdančias arba ketinantis vykdyti skrydį pagal sutartį su keleiviu arba kito su keleiviu sutartį sudariusio juridinio arba fizinio asmens vardu“.

- 18 Šioje apibrėžtyje nustatytos dvi kumuliacinės sąlygos tam, kad oro vežėjas galėtų būti laikomas „skrydį vykdančiu oro vežėju“, šios sąlygos susijusios su, pirma, atitinkamo skrydžio įvykdymu ir, antra, su sutartimi, sudaryta su keleiviu.
- 19 Dėl pirmosios sąlygos reikia pasakyti, kad joje pabrėžiama „skrydžio“ sąvoka, kuri yra svarbiausias elementas. Vis dėlto Teisingumo Teismas jau yra nusprendęs, kad šią sąvoką reikia suprasti kaip „vežimo oro transportu operaciją, taigi tai tam tikras šio vežimo „vienetas“, vykdomas oro transporto vežėjo, kuris nustato jo maršrutą“ (2008 m. liepos 10 d. Sprendimo *Emirates Airlines*, C-173/07, EU:C:2008:400, 40 punktas, 2011 m. spalio 13 d. Sprendimo *Sousa Rodríguez ir kt.*, C-83/10, EU:C:2011:652, 27 punktas ir 2016 m. birželio 22 d. Sprendimo *Mennens*, C-255/15, EU:C:2016:472, 20 punktas).
- 20 Iš to matyti, kad skrydį vykdančiu oro vežėju laikytinas vežėjas, kuris, vykdydamas savo keleivių vežimo veiklą, nusprendžia įvykdyti konkretų skrydį, įskaitant nustatyti jo maršrutą, ir taip suinteresuotiesiems asmenims sukurti oro transporto pasiūlymą. Tokio sprendimo priėmimas iš tiesų reiškia, kad šis vežėjas atsako už to skrydžio įvykdymą, įskaitant, be kita ko, už galimą jo atšaukimą ar didelį vėlavimą atskristi į paskirties vietą.
- 21 Nagrinėjamu atveju aišku, kad *Thomson Airways* tik išnuomojo orlaivį su įgula, kuris vykdė pagrindinėje byloje aptariamą skrydį, o šio skrydžio maršrutą nustatė ir jį vykdyti nusprendė *TUI Fly*.
- 22 Tokiomis aplinkybėmis, nesant reikalo nagrinėti Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio b punkte nustatytos antrosios kumuliacinės sąlygos, konstatuotina, kad oro vežėjas, kuris, kaip pagrindinėje byloje *Thomson Airways*, išnuomoja orlaivį su įgula kitam oro vežėjui, bet kuriuo atveju negali būti laikytinas skrydį vykdančiu oro vežėju, kaip tai suprantama pagal Reglamentą Nr. 261/2004, visų pirma 2 straipsnio b punktą.
- 23 Tokią išvadą patvirtina ir Reglamento Nr. 261/2004 1 konstatuojamojoje dalyje įtvirtintas tikslas užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį, nes jis leidžia garantuoti, kad vežamiems keleiviams bus sumokėta kompensacija arba jais bus pasirūpinta, neatsižvelgiant į oro vežėjo, kuris nusprendė vykdyti ginčytiną skrydį, ir kito vežėjo, kuris konkrečiai turi jį įvykdyti, susitarimus.
- 24 Tokia išvada taip pat atitinka šio reglamento 7 konstatuojamojoje dalyje numatytą principą, pagal kurį, siekiant užtikrinti veiksmingą reglamento taikymą, iš jo išplaukiančios prievolės turėtų tekti skrydį vykdančiam oro vežėjui, nesvarbu, ar jis lėktuvo savininkas, ar lėktuvas išnuomotas pagal orlaivio nuomos su įgula sutartį.
- 25 Žinoma, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas patikslino, kad ieškovams pagrindinėje byloje išduotame rezervacijos patvirtinime nurodyta, kad skrydį „vykdo“ vežėjas, kuris išnuomojo orlaivį su įgula. Vis dėlto nors ši nuoroda, atrodo, reikšminga taikant Reglamentą Nr. 2111/2005, ji nedaro įtakos nustatant „skrydį vykdančią oro vežėją“, kaip tai suprantama pagal Reglamentą Nr. 261/2004, nes iš Reglamento Nr. 2111/2005 1 konstatuojamosios dalies aiškiai matyti, kad pastaruoju reglamentu siekiama skirtingo tikslo nei Reglamentu Nr. 261/2004.
- 26 Atsižvelgiant į visa tai, kas išdėstyta, į pateiktą klausimą reikia atsakyti, kad sąvoką „skrydį vykdančias oro vežėjas“, kaip tai suprantama pagal Reglamentą Nr. 261/2004, visų pirma jo 2 straipsnio b punktą, reikia aiškinti taip, kad ji neapima oro vežėjo, kuris, kaip nagrinėjamas pagrindinėje byloje, išnuomoja orlaivį su įgula kitam oro vežėjui pagal lėktuvo nuomos su įgula sutartį („wet lease“), bet neprisiima šių skrydžių veiklos atsakomybės, įskaitant tuo atveju, kai keleiviams išduotame rezervacijos patvirtinime nurodyta, kad šį skrydį vykdo šis pirmasis vežėjas.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

- 27 Kadangi šis procesas pagrindinės bylos šalims yra vienas iš etapų prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusių teismo nagrinėjamoje byloje, bylinėjimosi išlaidų klausimą turi spręsti šis teismas. Išlaidos, susijusios su pastabų pateikimu Teisingumo Teismui, išskyrus tas, kurias patyrė minėtos šalys, nėra atlygintinos.

Remdamasis šiais motyvais, Teisingumo Teismas (trečioji kolegija) nusprendžia:

Sąvoką „skrydį vykdančio oro vežėjas“, kaip tai suprantama 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, visų pirma jo 2 straipsnio b punktą, reikia aiškinti taip, kad ji neapima oro vežėjo, kuris, kaip nagrinėjamas pagrindinėje byloje, išnuomoja orlaivį su įgula kitam oro vežėjui pagal lėktuvo nuomos su įgula sutartį („wet lease“), bet neprisiima šių skrydžių veiklos atsakomybės, įskaitant tuo atveju, kai keleiviams išduotame rezervacijos patvirtinime nurodyta, kad šį skrydį vykdo šis pirmasis vežėjas.

Parašai.