TEISINGUMO TEISMO (aštuntoji kolegija) SPRENDIMAS

2018 m. gegužės 31 d.*

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą – Oro transportas – Reglamentas (EB) Nr. 261/2004 – 3 straipsnio 1 dalis – Taikymo sritis – Sąvoka „jungiamasis skrydis“ – Skrydis iš valstybės narės teritorijoje esančio oro uosto su persėdimu trečiosios valstybės teritorijoje esančiame oro uoste, kai galutinė paskirties vieta yra kitas šios trečiosios valstybės oro uostas“

Byloje C-537/17

dėl *Landgericht Berlin* (Berlyno apygardos teismas, Vokietija) 2017 m. rugsėjo 5 d. nutartimi, kurią Teisingumo Teismas gavo 2017 m. rugsėjo 12 d., pagal SESV 267 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje

Claudia Wegener

prieš

Royal Air Maroc SA

TEISINGUMO TEISMAS (aštuntoji kolegija),

kurį sudaro kolegijos pirmininkas J. Malenovský (pranešėjas), teisėjai D. Šváby ir M. Vilaras,

generalinis advokatas H. Saugmandsgaard Øe,

kancleris A. Calot Escobar,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį,

išnagrinėjęs pastabas, pateiktas:

– C. Wegener, atstovaujamos *Rechtsanwältin* F. Puschkarski,

– *Royal Air Maroc SA*, atstovaujamos *Rechtsanwalt* D. Ahrens,

– Lenkijos vyriausybės, atstovaujamos B. Majczyna,

– Europos Komisijos, atstovaujamos K. Simonsson ir K. P. Wojcik,

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

priima šį

* Proceso kalba: vokiečių.

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 taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinančio Reglamentą (EEB) Nr. 295/91 (OL L 46, 2004, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 8 t., p. 10), 3 straipsnio 1 dalies a punkto išaiškinimo.

2 Šis prašymas pateiktas nagrinėjant Claudia Wegener ir *Royal Air Maroc SA* ginčą dėl reikalavimo išmokėti kompensaciją už skrydžio atidėjimą ilgam laikui.

Teisinis pagrindas

3 Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnyje „Sąvokų apibrėžimai“, be kita ko, pateikta tokia apibrėžtis:

„h) „galutinė paskirties vieta“ – paskirties vieta, nurodyta biliete, pateikiamame keleivių registravimo vietoje, o tiesiogiai skrydžius jungiant – paskutinio skrydžio paskirties vieta; <…>“

4 Šio reglamento 3 straipsnio „Taikymo sritis“ 1 dalyje numatyta:

„Šis reglamentas taikomas:

a) keleiviams, išvykstantiems iš oro uosto, esančio valstybės narės teritorijoje, kuriai taikoma Sutartis;

b) keleiviams, vykstantiems iš trečiojoje šalyje esančio oro uosto į oro uostą, esantį valstybės narės teritorijoje, kuriai taikoma Sutartis, nebent jie gautų lengvatų ar kompensaciją ir toje trečiojoje šalyje jiems būtų suteikta pagalba, jei atitinkamą skrydį vykdantis oro vežėjas yra Bendrijos oro vežėjas.“

Pagrindinė byla ir prejudicinis klausimas

5 C. Wegener su *Royal Air Maroc* sudarė vežimo oro transportu sutartį, atlikusi vieną užsakymą vykti iš Berlyno (Vokietija) į Agadyrą (Marokas) su tarpiniu nutūpimu Kasablankoje (Marokas), pakeičiant orlaivį.

6 Gavusi užsakymo patvirtinimą ir Berlyno oro uoste užsiregistravusi į visus kelionę sudarančius skrydžius C. Wegener įlipo į *Royal Air Maroc* orlaivį, skrendantį į Kasablanką; šis orlaivis pakilo vėluodamas. Atvykusi į Kasablanką C. Wegener ketino įlipti į orlaivį, skrendantį į Agadyrą, tačiau *Royal Air Maroc* atsisakė ją įlaipinti ir nurodė, kad jos vieta buvo atiduota kitam keleiviui. Galiausiai C. Wegener įlipo į kitą *Royal Air Maroc* orlaivį ir atvyko į Agadyrą keturiomis valandomis vėliau, nei iš pradžių planuota.

7 C. Wegener paprašė išmokėti kompensaciją už šį skrydžio atidėjimą. Tačiau *Royal Air Maroc* atsisakė patenkinti jos prašymą remdamasi tuo, kad C. Wegener negali remtis teise į kompensaciją pagal Reglamentą Nr. 261/2004.

8 Šiomis *Landgericht Berlin* (Berlyno apygardos teismas, Vokietija) nutarė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šį prejudicinį klausimą:

„Ar oro vežėjo vykdoma vežimo operacija su planuotais sustojimais (tarpiniais nutūpimais) už [Sąjungos] teritorijos ribų orlaiviui pakeisti yra laikoma skrydžiu, kaip tai suprantama pagal [Reglamento Nr. 261/2004] 3 straipsnio 1 dalies a punktą?“

Dėl prejudicinio klausimo

9 Dėl prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo klausimo visų pirma reikia pažymėti, kad pagal Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 1 dalies a punktą šis reglamentas taikomas keleiviams, išvykstantiems iš oro uosto, esančio valstybės narės teritorijoje.

10 Be to, iš nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą matyti, kad, kaip nurodyta šio sprendimo 5 punkte, pagrindinėje byloje nagrinėjamas keleivio vežimas buvo vykdomas pagal vieną užsakymą.

11 Atsižvelgiant į šią aplinkybę, reikia konstatuoti, kad savo klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar Reglamento Nr. 261/2004 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 nutūpimas už Sąjungos teritorijos ribų, pakeičiant orlaivį.

12 Nagrinėjamu atveju iš nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą visų pirma matyti, kad šio sprendimo 5 punkte nurodytą vežimą sudaro du skrydžiai – iš Berlyno į Kasablanką ir iš Kasablankos į Agadyrą.

13 Be to, pirmo iš šių skrydžių pradžios vieta buvo valstybės narės teritorijoje, o antrojo skrydžio pradžios ir pabaigos vietos buvo oro uostai, esantys trečiosios valstybės teritorijoje.

14 Galiausiai, po antrojo iš minėtų skrydžių pabaigos buvo konstatuota, kad ieškovė pagrindinėje byloje pavėlavo atvykti keturias valandas.

15 Tokiomis aplinkybėmis reikia pažymėti, kad jeigu skrydis, kaip antai šis antrasis skrydis, kuris visas buvo vykdomas už Sąjungos teritorijos ribų, turėtų būti laikomas atskira vežimo operacija, jis nepatektų į Reglamento Nr. 261/2004 taikymo sritį. Tačiau, jeigu vežimas, kaip antai nagrinėjamas pagrindinėje byloje, būtų vertinimas kaip viena visuma su pradžios vieta valstybėje narėje, šis reglamentas būtų taikomas.

16 Šiuo aspektu Teisingumo Teismas jau yra nusprendęs, kad negrįžtamas laiko praradimas, kuris yra tas nepatogumas, dėl kurio atsiranda teisė į kompensaciją, numatytą Reglamente Nr. 261/2004, materializuojasi atitinkamam keleiviui atvykus į galutinę paskirties vietą (2013 m. vasario 26 d. Sprendimo *Folkerts*, C-11/11, EU:C:2013:106, 32 ir 33 punktai).

17 Sąvoka „galutinė paskirties vieta“ šio reglamento 2 straipsnio h punkte apibrėžta kaip paskirties vieta, nurodyta biliete, pateikiamame registravimo vietoje, o jungiant skrydžius – atitinkamo keleivio paskutinio skrydžio paskirties vieta (2013 m. vasario 26 d. Sprendimo *Folkerts*, C-11/11, EU:C:2013:106, 34 ir 35 punktai).

18 Iš žodžių „paskutinis skrydis“ matyti, kad „jungiamasis skrydis“ turi būti suprantamas kaip reiškiantis du ar daugiau skrydžius, sudarančius vieną visumą, kalbant apie keleivių teisę į kompensaciją, numatytą Reglamente Nr. 261/2004, kaip ir jungiamasis skrydis, nagrinėtas byloje, kurioje priimtas 2013 m. vasario 26 d. Sprendimas *Folkerts* (C-11/11, EU:C:2013:106, 17 ir 18 punktai).

19 Taip yra tuomet, kai du ar daugiau skrydžių rezervuojami atliekant vieną užsakymą, kaip buvo byloje, kurioje priimtas 2013 m. vasario 26 d. Sprendimas *Folkerts* (C-11/11, EU:C:2013:106, 16 punktas).

20 Taigi vežimo operacija, kaip antai nagrinėjama pagrindinėje byloje, turi būti laikoma jungiamuoju skrydžiu, kaip ir jungiamasis skrydis, nagrinėtas byloje, kurioje priimtas 2013 m. vasario 26 d. Sprendimas *Folkerts* (C-11/11, EU:C:2013:106, 35 ir 38 punktai).

21 Žinoma, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, kaip matyti iš jo klausimo formuluotės, pažymi, kad antrasis iš pagrindinėje byloje aptariamų skrydžių buvo įvykdytas kitu orlaiviu nei pirmasis skrydis.

22 Vis dėlto pagal nė vieną Reglamento Nr. 261/2004 nuostatą jungiamojo skrydžio kvalifikavimas nesiejamas su aplinkybe, kad visi jį sudarantys skrydžiai būtų įvykdyti tuo pačiu orlaiviu.

23 Todėl orlaivio pakeitimas, kuris gali įvykti per jungiamąjį skrydį, neturi įtakos šiam kvalifikavimui.

24 Taigi visas vežimas, kaip antai nagrinėjamas pagrindinėje byloje, turi būti laikomas jungiamuoju skrydžiu. Todėl jam turi būti taikomas Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 1 dalies a punktas.

25 Atsižvelgiant į visa tai, kas išdėstyta, į pateiktą klausimą reikia atsakyti taip, kad Reglamento Nr. 261/2004 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 nutūpimas už Sąjungos teritorijos ribų, pakeičiant orlaivį.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

26 Kadangi šis procesas pagrindinės bylos šalims yra vienas iš etapų prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio 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 (aštuntoji kolegija) nusprendžia:

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 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 nutūpimas už Sąjungos teritorijos ribų, pakeičiant orlaivį.

Parašai.