

Anonimizuota versija

Vertimas

C-286/19 - 1

Byla C-286/19

Prašymas priimti prejudicinį sprendimą

Gavimo data:

2019 m. balandžio 5 d.

Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas:

Tribunal d'instance d'Aulnay-Sous-Bois (Prancūzija)

Sprendimo dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą priėmimo data:

2019 m. kovo 25 d.

Ieškovai:

JE

KF

Atsakovė:

XL Airways SA

TRIBUNAL D'INSTANCE

<...>

<...> **AULNAY-SOUS-BOIS**

<...>

**DU TŪKSTANČIAI DEVYNIOLIKTŲ METŲ KOVO
DVIDEŠIMT PENKTĄ DIENĄ <...> priimtas sprendimas**

<...>

Po diskusijų, vykusių per 2018 m. gruodžio 10 d. viešąjį posėdį

<...>

IEŠKOVAI

JE, gyvenantis <...> PARYŽIUJE,

KF, gyvenantis <...> PARYŽIUJE,

<...>

ir

ATSAKOVĖ

S.A. XL AIRWAYS, <...> TREMBLAY-EN-FRANCE,

<...>

(orig. p. 2) 2017 m. kovo 17 d. JE ir KF pareiškė ieškinį, kuriuo jie siekė iš bendrovės XL AIRWAYS <...> prisiteisti kiekvienam jų 600 EUR kompensaciją už skrydžio atšaukimą 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), ir teisės aktuose nustatyto dydžio delspinigius nuo oficialaus įspėjimo dienos. Be to, suinteresuotieji asmenys reikalauja kiekvienam iš jų išmokėti 400 EUR dydžio kompensaciją dėl oro transporto bendrovės neteisėto atsisakymo vykdyti įsipareigojimus, taip pat, be bylinėjimosi išlaidų, 500 EUR dydžio sumą pagal *Code de procédure civile* (Civilinio proceso kodeksas, toliau – CPK) 700 straipsnį.

Partneriai JE ir KF nurodė, kad iš šios oro transporto bendrovės įsigijo du lėktuvo bilietus maršrutu Punta Kana (Dominikos Respublika) – Paryžius: lėktuvas turėjo išvykti 2014 m. gegužės 24 d. 21.20 val. ir atvykti 2014 m. gegužės 25 d. 12.20 val. oro uoste

Roissy CDG. Tačiau, ieškovų teigimu, tas skrydis buvo atšauktas ir pakeistas tik į 2014 m. gegužės 25 d. 17.35 val. (vietos laiku) skrydį, todėl į galutinę paskirties vietą, Paryžių, jie atvyko tik kitą dieną 07.50 val.

Todėl 2016 m. gegužės 27 d. ieškovai, tarpininkaujant jų advokatui, bendrovei XL AIRWAY pateikė raštą, kuriame prašoma kiekvienam keleiviui išmokėti Reglamente (EB) Nr. 261/2004 nustatyta 600 EUR dydžio kompensaciją, kuri mokėtina, kai atšaukiamas skrydis, kurio atstumas didesnis kaip 3 500 km.

Oro transporto bendrovei nepatenkinus šio prašymo, partneriai JE ir KF pareiškė šį ieškinį, kad ginčas būtų išspręstas pagal taikytiną teisę.

Po atidėjimo byla buvo nagrinėjama 2018 m. gruodžio 10 d. teismo posėdyje, kuriame dalyvavo šalys <...>.

Teisme partneriai JE ir KF, pažymėję, kad teismas nurodytą skrydžio atšaukimą galėtų perkvalifikuoti į skrydžio atidėjimą, pateikė <...> prašymą sustabdyti bylos nagrinėjimą dėl to, kad šis teismas tuo metu nesiekė išsiaiškinti Reglamento (EB) Nr. 261/2004 3 straipsnio 2 dalies nuostatų, pagal kurias keleiviu turi būti laikomas patvirtintą rezervavimą turintis asmuo, atvykęs registruotis pagal bendrovės nurodytus reikalavimus ir ne vėliau kaip likus 45 minutėms iki paskelbto išvykimo laiko (pastaroji sąlyga vis dėlto netaikyta skrydžio atšaukimo atveju).

Šiuo atveju ieškovai prašo sustabdyti bylos nagrinėjimą, kol Europos Sąjungos Teisingumo Teismas atsakys į jam nagrinėti jau pateiktus šios srities prejudicinius klausimus, ir pateikia teismui naujus su tų pačių nuostatų taikymu susijusius prejudicinius klausimus, kuriuos taip pat prašo perduoti Europos Sąjungos Teisingumo Teismui.

Subsidiariai partneriai JE ir KF pakartojo savo ieškinyje nurodytus reikalavimus ir pagrindus, tačiau padidino prašomos kompensacijos dėl neteisėto atsisakymo vykdyti įsipareigojimus sumą iki 1000 EUR vienam keleiviui, kaip ir pagal CPK 700 straipsnį pareikštame ieškinyje.

Dėl prašymo sustabdyti bylos nagrinėjimą bendrovės XL AIRWAYS atstovė, tvirtindama, kad ginčijamas įvykis yra skrydžio atidėjimas, kaip tai suprantama pagal Europos Sąjungos teismų jurisprudenciją, pareiškė, kad prieštarauja šiam prašymui sustabdyti bylos nagrinėjimą, nes keleivio statuso nustatymo pagal Reglamento (EB) Nr. 261/2004 3 straipsnio 2 dalį klausimas visiškai aiškiai išspręstas *Cour de cassation* (Kasacinis teismas, Prancūzija) jurisprudencijoje. Iš esmės atsakovė prašo atmesti visus prašymus, nes, jos teigimu, skrydžio atidėjimo atveju partneriams JE ir KF nepateikus įrodymo, kad jie atvyko registruotis į skrydį nustatyta tvarka, jiems pagal nurodytas nuostatas nenustatytas keleivių, turinčių teisę į kompensaciją, statusas (**orig. p. 3**).

<...>

MOTYVAVIMAS

Dėl prašymo sustabdyti bylos nagrinėjimą

<...> [su nacionaliniu procesu susijęs klausimas]

<...> Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 267 straipsnyje nurodyta, kad Europos Sąjungos Teisingumo Teismo jurisdikcijai priklauso priimti prejudicinį sprendimą pirmiausia dėl Sutarčių išaiškinimo.

Tokiam klausimui iškilus nagrinėjant bylą valstybės narės teisme, kurio sprendimas pagal nacionalinę teisę negali būti toliau apskundžiamas teismine tvarka, tas teismas dėl jo kreipiasi į Teisingumo Teismą, atsižvelgiant į tai, kad *Code de l'organisation judiciaire* (Teismų organizavimo kodeksas) R221-37 straipsnyje nurodyta, kad pirmosios instancijos teismas, spręsdamas iki 4000 EUR vertės ginčus, priima galutinį sprendimą, o kai reikalavimo suma viršija nurodytą sumą arba yra nenustatyta, sprendimas gali būti apskųstas apeliacine tvarka.

<...>

<...> [su nacionaliniu procesu susijęs klausimas]

Nagrinėjamoje byloje neginčijama, kad partnerių JE ir KF prašoma suma neviršija 4000 EUR, todėl ginčas turi būti iš esmės išspręstas priimant galutinį sprendimą, kurio negalima apskųsti pagal SESV 267 straipsnį.

Be to, nors konkrečiu atveju yra rimtų priežasčių, leidžiančių perkvalifikuoti skrydžio atšaukimą, t. y. įvykį, kuriuo grindžiamas ieškinys, į skrydžio atidėjimą, neginčijama, kad aiškinant Reglamento (EB) Nr. 261/2004 3 straipsnio 2 dalies nuostatas, susijusias su naujuose teismui pateiktuose prejudiciniuose klausimuose nurodytais aspektais, galima konstatuoti, jog Reglamento (EB) Nr. 261/2004 nuostatos dėl kompensavimo yra taikytinos byloje.

Todėl <...> reikia patenkinti ieškovų <...> prašymą sustabdyti bylos nagrinėjimą, kol bus priimtas Europos Sąjungos Teisingumo Teismo sprendimas dėl pateiktų prejudicinių klausimų <...>.

Dėl prejudicinių klausimų

Kadangi oro uostas *Roissy-Charles-de-Gaulle* patenka į *Tribunal d'instance d'Aulnay-sous-Bois* (Aulnay-sous-Bois pirmosios instancijos teismas, Prancūzija) teritorinę jurisdikciją, į šį teismą labai dažnai kreipiamasi siekiant užginčyti atvykimo registruotis į atidėtus skrydžius, dėl kurių galbūt galima reikalauti nustatyto dydžio kompensacijos pagal Reglamentą (EB) Nr. 261/2004 nustatytas bendras kompensavimo taisykles, įrodinėjimo būdus.

(orig. p. 4) Dviem 2018 m. vasario 14 d. <...> ir 2018 m. rugsėjo 12 d. sprendimais <...> Kasacinis teismas patvirtino *Tribunal d'instance d'Aulnay-sous-Bois* priimtus sprendimus, kuriais atmesti prašymai išmokėti nustatyto dydžio kompensaciją, pagal nurodytą reglamentą pateikti skrydį vykdančiam oro vežėjui dėl ilgiau nei trims valandoms atidėto skrydžio į galutinę paskirties vietą. Šiose bylose ieškovai pateikė tik elektroniniu būdu patvirtintą rezervavimą pagrindžiančius dokumentus ir (vieno rezervavimo atveju) nevardinį skrydžio atidėjimo patvirtinimą.

Nepaisant šios jurisprudencijos, kurioje Reglamento (EB) Nr. 261/2004 3 straipsnio 2 dalies nuostatos aiškinamos remiantis

prievolių teise, daugelis keleivių, neturintys daugiau dokumentų, kuriais būtų galima oficialiai įrodyti, kad jie iš tiesų atvyko registruotis į ginčijamus skrydžius, remdamiesi technologijų pažanga, dėl kurios pirmiausia laipsniškai atsisakoma popierinių įlaipinimo talonų, svariai ginčija šį klausimą.

Pirmiausia jie tvirtina, kad turint patvirtintą skrydžio rezervavimą paprasčiausiai daroma prezumpcija, kad keleivis atvyko registruotis, ir atsižvelgiant į tai oro transporto bendrovei tenka pareiga įrodyti priešingai. Ši analizė patvirtinta kai kurių pirmosios instancijos teismų sprendimuose, kuriais oro transporto vežėjui nurodyta pateikti nagrinėjamo skrydžio PNR (keleivio duomenų įrašas) duomenis, ir, prireikus, skirta bauda.

2017 m. *Tribunal d'instance d'Aulnay-sous-Bois* iškelta 2 700 bylų, susijusių su ginčais dėl skrydžių, o 2018 m. – daugiau kaip 5 000 bylų, todėl, siekiant gerai vykdyti teisingumą, reikia galutinai paaiškinti nurodyto 3 straipsnio 2 dalies a punkto taikymo sąlygas, kad pačių keleivių labai būtų galima suderinti teismų, turinčių spręsti šiuos ginčus ir priimti paprastai galutinį sprendimą, priimamus sprendimus.

Tuo buvo remiamasi perduodant Europos Sąjungos Teisingumo Teismo kanceliarijai prašymą priimti prejudicinį sprendimą, pateiktą 2018 m. gruodžio 3 d. *Tribunal d'instance d'Aulnay-sous-Bois* byloje <...> ir Teisingumo Teisme užregistruotą numeriu C-756/18. Pateiktas klausimas buvo susijęs su galimybe pateikti atvykimo registruotis įrodymą darant paprastą prezumpciją.

Šioje byloje partneriai JE ir KF pirmiausia tvirtina, kad dėl jurisprudencijos, pagal kurią skrydžio atidėjimas mažiausiai trims valandoms prilyginamas skrydžio atšaukimui, Reglamento (EB) Nr. 261/2004 3 straipsnio 2 dalies a punkto nuostatos neturėtų būti taikytinos atidėtiems skrydžiams ir kad bet kuriuo atveju dėl tokio galimo taikymo šiuo konkrečiu atveju kyla klausimas, ar referencinis išskridimo tvarkaraštis yra pirminis numatytas išvykimo laikas, ar faktinis atidėto skrydžio išvykimo laikas.

Dėl pareigos įrodyti atvykimą registruotis pažymėtina, kad ieškovai, remdamiesi naujausia technologijų pažanga, ypač perėjimu prie

skaitmeninių įlaipinimo talonų, kelia klausimą dėl Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 2 dalies a punkte nurodytų sąlygų pobūdžio, kad sužinotų, ar tai išankstinės minėto reglamento taikymo sąlygos, kurias turi įrodyti vartotojas, ar tai oro transporto bendrovės atleidimo nuo įpareigojimo išmokėti kompensaciją sąlyga, kurią ši turi įrodyti.

Pagaliau partneriai JE ir KF nurodo, kad tik keleiviams tenkanti pareiga įrodyti atvykimą registruotis ir Reglamento (EB) Nr. 261/2004 veiksmingumo principas gali būti nesuderinami, atsižvelgiant į vartotojų (šiuo atveju minėtų keleivių) aukšto lygio apsaugos tikslus.

Dėl šių ieškovų suformuluotų prejudicinių klausimų buvo surengtos rungimosi principu pagrįstos diskusijos <...>. Atsakovė pareiškė, kad prieštarauja tam, kad būtų sustabdytas bylos nagrinėjimas, tvirtindama, kad ieškovų pateikti prejudiciniai klausimai nepagrįsti, nes savo 2018 m. vasario 14 d ir 2018 m. rugsėjo 12 d. sprendimuose (**orig. p. 5**) Kasacinis teismas apibrėžė aiškia jurisprudencija, kurioje patvirtintas keleiviams taikomas reikalavimas pateikti savo faktinio atvykimo registruotis į skrydį įrodymą, t. y. pateikti savo įlaipinimo taloną arba kitą reikiamą įrodymą.

Todėl reikia pripažinti, kad nors ieškovų klausimuose iš esmės pakartojamas anksčiau 2018 m. gruodžio 3 d. Europos Sąjungos Teisingumo Teismui panašioje byloje pateiktas prejudicinis klausimas, vis dėlto to klausimo sritis išplečiama atsižvelgiant į skirtingus teisinės analizės aspektus, todėl šie klausimai leidžia išsamiau išnagrinėti šiuo metu prieštaringą klausimą.

Taigi kadangi sprendimą dėl bylos esmės turi priimti paskutinės instancijos teismas, Europos Sąjungos Teisingumo Teismui reikia pateikti tokius prejudicinius klausimus:

<...> (**orig. p. 6**)

<...> [rezoliucinėje dalyje pateiktų prejudicinių klausimų formuluotė]

<...> [prašymas sustabdyti bylos nagrinėjimą]

<...> [bylinėjimosi išlaidų patikslinimas]

REMDAMASIS ŠIAIS MOTYVAIS

Teismas <...>

NURODĖ pateikti Europos Sąjungos Teisingumo Teismui toliau nurodomus dviejų dalių prejudicinius klausimus.

1. Dėl 3 straipsnio 2 dalies a punkto taikymo skrydžio atidėjimo atveju

a) Ar, atsižvelgiant į tai, kad teisė į kompensaciją atsisakymo vežti arba skrydžio atšaukimo atveju, nurodyta 2004 m. vasario 11 d. Reglamento (EB) Nr. 261/2004 7 straipsnyje, buvo išplėsta ir pagal naują jurisprudenciją (CICE, 4e ch., 2009 m. lapkričio 19 d., bylos C-402/07 ir C-432/07, *Sturgeon*) pradėta taikyti skrydžio atidėjimo atveju, teisės akto sąlygą dėl 2004 m. vasario 11 d. Reglamento (EB) Nr. 261/2004 3 straipsnio 2 dalies a punkte numatyto keleivio atvykimo registruotis, taikytiną tik atsisakymo vežti atveju, galima taikyti, jeigu žala prašo kompensuoti keleivis, nukentėjęs dėl skrydžio atidėjimo, o ne dėl atsisakymo vežti?

b) Jeigu į 1 a klausimą būtų atsakyta teigiamai, ar, atsižvelgiant į Reglamento (EB) Nr. 261/2004 3 straipsnio 2 dalies a punkte numatyto termino („ne vėliau kaip likus 45 minutėms iki paskelbto išvykimo laiko“) tikslus, susijusius su perviršiniu rezervavimu ir saugumo tikslais, šis terminas nagrinėjamu atveju turi būti aiškinamas kaip „ne vėliau kaip likus 45 minutėms iki oro uosto švieslentėje paskelbto arba keleiviams pranešto atidėto skrydžio naujo išvykimo laiko“? **(orig. p. 7)**

2. Dėl pareigos įrodyti „atvykimą registruotis“

Jeigu į 1 a klausimą būtų atsakyta teigiamai, t. y. jeigu 2004 m. vasario 11 d. Reglamento (EB) Nr. 261/2004 3 straipsnio 2 dalies a punktas būtų taikomas dėl skrydžio atidėjimo nukentėjusio keleivio prašomai žalai kompensuoti:

a) Ar 3 straipsnio 2 dalies a punkte nurodytos sąlygos yra išankstinės sąlygos, kurias vartotojas turi įrodyti, kad būtų galima taikyti reglamentą arba oro transporto bendrovės atleidimo nuo atsakomybės sąlygą, šiai suteikiančią galimybę pateikti keleivių registro duomenis, kad galėtų įrodyti, jog vartotojas neatvyko registruotis „oro vežėjo, turizmo kelionių organizatoriaus arba įgaliotojo atstovo iš anksto raštu (įskaitant elektroninėmis priemonėmis) nurodyta tvarka ir laiku, arba, jei laikas nenurodytas, ne vėliau kaip likus 45 minutėms iki paskelbto išvykimo laiko“, kaip nurodyta 2004 m. vasario 11 d. Reglamento (EB) Nr. 261/2004 3 straipsnio 2 dalies a punkte, atsižvelgiant į technologijų pažangą, suteikiančią galimybę elektroniniu būdu naudotis skaitmeniniais įlaipinimo talonais, į tai, kad popieriniuose įlaipinimo talonuose nėra jokios laiko žymos, į tai, kad neprivaloma fiziškai atvykti į registravimo vietą, ir į tai, kad tik oro vežėjai iki registracijos pabaigos turi visą informaciją, susijusią su keleivių registracija?

b) Ar pagal veiksmingumo principą, 2004 m. vasario 11 d. Reglamento Nr. 261/2004 tikslus ir apskritai 2004 m. vasario 11 d. Reglamento Nr. 261/2004 užtikrintą aukštesnę keleivių ir vartotojų apsaugos lygį arba kitas Bendrijos teisės nuostatas ir normas draudžiama tik keleiviui nustatyti pareigą įrodyti savo atvykimą registruotis „oro vežėjo, turizmo kelionių organizatoriaus arba įgaliotojo atstovo iš anksto raštu (įskaitant elektroninėmis priemonėmis) nurodyta tvarka ir laiku, arba, jei laikas nenurodytas, ne vėliau kaip likus 45 minutėms iki paskelbto išvykimo laiko“, kaip nurodyta 2004 m. vasario 11 d. Reglamento (EB) Nr. 261/2004 3 straipsnio 2 dalies a punkte, atsižvelgiant į technologijų pažangą, suteikiančią galimybę elektroniniu būdu naudotis skaitmeniniais įlaipinimo talonais, į tai, kad popieriniuose įlaipinimo talonuose nėra jokios laiko žymos, į tai, kad neprivaloma fiziškai atvykti į registravimo vietą, ir į tai, kad tik oro vežėjai iki registracijos pabaigos turi visą informaciją, susijusią su keleivių registracija?

<...>