

Anonimizuota versija

Vertimas

C-188/20 – 1

Byla C-188/20

Prašymas priimti prejudicinį sprendimą

Gavimo data:

2020 m. balandžio 30 d.

Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas:

Landgericht Düsseldorf (Vokietija)

Nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą priėmimo data:

2020 m. balandžio 6 d.

Ieškovai ir apeliantai:

JG

LH

MI

NJ

Atsakovė ir kita apeliacinio proceso šalis:

Azurair GmbH i.L. (likviduojama)

Istojusti į bylą šalis:

alltours flugreisen gmbh

<...>

I.

<...>

Landgericht Düsseldorf (Diuseldorfo apygardos teismas)

nutartis

Byloje

- 1) vaikas JG, pagal įstatymą atstovaujamas LH ir MI,
- 2) LH,
- 3) MI,
- 4) vaikas NJ, pagal įstatymą atstovaujamas LH ir MI,

ieškovai ir apeliantai,

<...>

prieš

Azurair GmbH i.L. (likviduojama), atstovaujamą likvidatorės OP,

atsakovę ir kitą apeliacinio proceso šalį,

<...>

<...> (orig. p. 2)

įstojusi į bylą šalis:

alltours flugreisen gmbh, <...>

Diuseldorfas,

<...>

Landgericht Düsseldorf 22-oji civilinių bylų kolegija

2020 m. vasario 28 d. posėdyje

<...>

nutarė:

Sustabdyti bylos nagrinėjimą.

Pagal SESV 267 straipsnį pateikti Europos Sąjungos Teisingumo Teismui šiuos klausimus dėl Sąjungos teisės išaiškinimo:

1. Ar keleivis turi „patvirtintą rezervavimą“, kaip tai suprantama 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 (OL L 46, 2004 2 17, p. 1 ir paskesni; 2004 m.

specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 8 t., p. 10), 3 straipsnio 2 dalies a punktą, jei gavo iš turizmo kelionių organizatoriaus, su kuriuo yra sudaręs sutartį, „kitą įrodymą“, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio g punktą, kad pažadama vežti keleivį konkrečiu skrydžiu, nurodžius išvykimo ir atvykimo vietą, išvykimo ir atvykimo laiką ir skrydžio numerį, nors turizmo kelionių organizatorius nerezervavo vietos šiame oro vežėjo skrydyje ir negavo iš oro vežėjo atitinkamo patvirtinimo?

2. Ar tam, kad oro vežėjas keleivio atžvilgiu būtų laikomas skrydį vykdančiu oro vežėju, kaip tai suprantama pagal 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 261/2004 2 straipsnio b punktą, pakanka, kad keleivis būtų sudaręs sutartį su turizmo kelionių organizatoriumi, kuris pažadėjo vežti keleivį konkrečiu skrydžiu, nurodęs išvykimo ir atvykimo vietą, išvykimo ir atvykimo laiką ir skrydžio numerį, nepaisant to, kad turizmo kelionių organizatorius nerezervavo keleiviui vietos, taigi nepagrindė, jog yra sudaręs su oro vežėju sutartį dėl šio skrydžio?

3. Ar, siekiant kompensacijos už atšauktą skrydį arba ilgam laikui atidėtą atvykimą, iš „kito įrodymo“, kurį keleiviui išdavė turizmo kelionių organizatorius, galima spręsti apie skrydžio orlaivio „pradinį numatytą atvykimo laiką“, kaip tai suprantama pagal (**orig. p. 3**) 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 261/2004 2 straipsnio h punktą, 5 straipsnio 1 dalies c punktą, 7 straipsnio 1 dalį antrą sakinį ir 2 dalį, ar turi būti remiamasi bilietu pagal Reglamento (EB) Nr. 261/2004 2 straipsnio f punktą?

4. Ar galima manyti, kad skrydis laikytinas atšauktu, kaip tai suprantama pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 261/2004 2 straipsnio 1 punktą ir 5 straipsnio 1 dalį, ir tuo atveju, kai skrydį vykdančio oro vežėjas bent 2 valandomis ir 10 minučių paankstina užsakyto kelionės paslaugų paketo skrydį?

5. Ar skrydį vykdančio oro vežėjas, remdamasis Reglamento (EB) Nr. 261/2004 7 straipsnio 2 dalimi, turi teisę sumažinti pagal reglamento 7 straipsnio 1 dalį mokamas kompensacijas, jei skrydis paankstinamas neviršijant minėtoje nuostatoje nustatytos laiko trukmės?

6. Ar iki išvykimo pateiktas pranešimas apie skrydžio paankstinimą yra pasiūlymas vykti kitu maršrutu, kaip tai suprantama pagal Reglamento (EB) Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies a punktą ir 8 straipsnio 1 dalies b punktą?

7. Ar pagal 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 261/2004 14 straipsnio 2 dalį skrydį vykdančio oro vežėjas įpareigojamas pranešti keleiviui tikslų įmonės, į kurią jis gali kreiptis, pavadinimą, jos adresą, sumą, kurios gali reikalauti pagal konkretų atstumą, ir, jei reikia, kokius dokumentus jis privalo pridėti prie savo reikalavimo?

Motyvai

I.

Ieškovai reikalauja iš atsakovės sumokėti kompensacijas pagal 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 (toliau – Oro transporto keleivių teisių reglamentas), 7 straipsnio 1 dalies b punktą už atvykimo atidėjimą ilgam laikui arba skrydžių atšaukimą (orig. p. 4).

Antroji ieškovė 2018 m. sausio 15 d. užsisakė iš kelionių agentūros sau ir likusiems ieškovams atsakovės pusėje įstojusios į bylą šalies (toliau – įstojusi į bylą šalis), kuri yra kelionių organizatorius, pasiūlytą kelionės į Sidę Turkijoje paslaugų paketą. Šią kelionę sudarė skrydis į Antaliją Turkijoje ir atgal. Antroji ieškovė gavo dokumentą, pavadintą „registracija į kelionę“ <...>, kuriame buvo nurodyti atsakovės skrydžiai: išvykstamasis skrydis iš Diuseldorfo į Antaliją 2018 m. liepos 15 d., skrydžio Nr. ARZ 8711, išvykimas buvo numatytas 06.00 val., o atvykimas – 10.30 val. (visi duomenys – vietos laiku). Grįžimas buvo numatytas 2018 m. rugpjūčio 5 d. skrydžiu Nr. ARZ 8712 iš Antalijos į Diuseldorfą, išvykimo laikas 12.00 val., kelionės atgal laikas 14.45 val. „Registracijoje į kelionę“ žemiau buvo pateikta ši pastaba: „SKRYDŽIŲ LAIKAS YRA PRELIMINARUS – DĖL SAVO PAČIŲ SAUGUMO PRAŠOM [PASITIKRINTI] SAVO BILJETUOSE NURODYTUS SKRYDŽIUS.“

Ieškovai iš tikrųjų vyko atsakovės skrydžiais iš Diuseldorfo į Antaliją ir atgal, kurių numeriai ARZ 8711 ir ARZ 8712, atstumas – po 2 482 km, bet į galutinę paskirties vietą atvyko tik 2018 m. liepos 16 d. 01.19 val. Skrydis atgal buvo vykdomas 2018 m. rugpjūčio 5 d. 05.10 val. Ieškovai negavo pranešimo raštu pagal Oro transporto keleivių teisių reglamento 14 straipsnio 2 dalį nei dėl skrydžio pirmyn, nei dėl skrydžio atgal.

Dėl šios priežasties ieškovai reikalauja iš atsakovės kompensacijų po 400,00 EUR kiekvienam asmeniui už skrydžius pirmyn ir atgal pagal Oro transporto keleivių teisių reglamentą. Jie mano, kad skrydis pirmyn buvo atidėtas daugiau kaip trims valandoms, remiantis „registracijos į kelionę“ duomenimis. Skrydis atgal buvo atšauktas, nes paankstinimas yra atšaukimas, kaip tai suprantama pagal Oro transporto keleivių teisių reglamento 5 straipsnio 1 dalį. Ieškovai turėjo patvirtintą rezervavimą skrydžiams, kuriais pagal tvarkaraštį turėjo išvykti 06.00 val. ir atvykti 10.30 val. (kelionė pirmyn), taip pat išvykti 12.00 val. ir atvykti 14.45 val. (kelionė atgal). Be to, ieškovai reikalauja atleisti nuo prievolės mokėti atlygį procesiniam atstovui, kuris susidarė už ikiteisminį kompensacijos pareikalavimą; pavedimas procesiniam atstovui buvo duotas prieš ieškovams išsiunčiant atsakovei reikalavimą sumokėti.

Atsakovė pirmojoje instancijoje *Amtsgericht Düsseldorf* (Diuseldorfo apylinkės teismas) atsikirta pareikšdama, kad ji neplanavo skrydžių „registracijoje į kelionę“ nurodytu laiku. Jos tvarkaraštis atitinka duomenis, kurie yra nurodyti *Anex Tour GmbH* 2018 m. sausio 22 d. „Kelionės patvirtinime / sąskaitoje“ įstojusiai į bylą šaliai. Remiantis šiais duomenimis, skrydis pirmyn buvo suplanuotas

2018 m. liepos 15 d. nuo 20.05 val. iki kitos dienos 00.40, o skrydis atgal – 2018 m. rugpjūčio 5 d. nuo 08.00 iki 10.50 val. Taigi, atvykimas skrydžiu ARZ 8711 2018 m. rugpjūčio [liepos] 15 d. (**orig. p. 5**) nebuvo atidėtas tris valandas ar ilgiau. Dėl skrydžio ARZ 8712 atsakovė teigia, kad skrydžio paankstinimas nėra atšaukimas, kaip tai suprantama pagal Oro transporto keleivių teisių reglamento 2 straipsnio 1 punktą. Ji taip pat remiasi teise į sumažinimą pagal reglamento 7 straipsnio 2 dalies b punktą, nes ieškovai savo galutinę paskirties vietą Diuseldorfe pasiekė tik dviem valandomis ir penkiasdešimčia minučių anksčiau, nei planuota.

Apylinkės teismas atmetė ieškinį ir nurodė, kad ieškovų pateikta kelionių agentūros „registracija į kelionę“ nėra rezervavimo patvirtinimas, kaip tai suprantama pagal Oro transporto keleivių teisių reglamento 2 straipsnio g punktą. Vien iš antraštės formuluotės matyti, kad tai nėra atsakovės ar turizmo kelionių organizatoriaus rezervavimo patvirtinimas. Be to, joje aiškiai nurodyta, kad skrydžių laikas yra tik preliminarus. Atsižvelgiant į tai, akivaizdu, kad šiame dokumente nurodytas skrydžių laikas bet kuriuo atveju dar nebuvo patvirtintas ir registruotas. Taigi duomenys apie skrydį šiame dokumente nėra, kaip reikalaujama, įpareigojantys.

II.

Toks argumentas, kalbant apie 2018 m. rugpjūčio [liepos] 15 d. skrydį pirmyn, turi teisinį pagrindą tik tuo atveju, jei atsakovė nelaikytina skrydį, kuriuo keleiviai turėjo, kaip buvo nurodyta „kelionės patvirtinime“, atvykti 10:30 val., vykdančia oro vežėja, o ieškovai neturėjo patvirtinto tokio skrydžio rezervavimo.

Ieškovai mano, kad į šiuos klausimus turėtų būti atsakyta teigiamai, todėl apskundė *Amtsgericht Düsseldorf* sprendimą. Atsakovė ir įstojusi į bylą šalis gina ginčijamą sprendimą.

Kalbant apie skrydį atgal, registracijoje į kelionę nurodyti skrydžio duomenys neturi lemiamos reikšmės, nes bylos šalys neginčija, kad skrydis ARZ 8712 buvo perkeltas iš 08:00 val. į 05:10 val. Vis dėlto šalys nesutaria, ar paankstinimas turi būti laikomas atšaukimu, kaip tai suprantama pagal Oro transporto keleivių teisių reglamento 5 straipsnio 1 dalį, siejamą su 2 straipsnio 1 punktu.

III.

Ar ieškovų apeliacinis skundas, kiek tai susiję su skrydžiu pirmyn ir atitinkamais kompensacijos dėl atidėjimo ilgam laikui reikalavimais, bus patenkintas, iš esmės priklausys nuo to, ar turizmo kelionių organizatoriaus rezervavimo patvirtinimas, kuris nebuvo pagrįstas tokio paties turinio oro vežėjo, iš kurio reikalaujama kompensacijos pagal Oro transporto keleivių teisių reglamento 7 straipsnio 1 dalį, rezervavimu („rezervavimo užtikrinimu“), gali būti laikomas „patvirtintu rezervavimu“, kaip jis suprantamas pagal reglamento 3 straipsnio 2 dalies a punktą (**orig. p. 6**), ar oro vežėjas, kuriam pareikšti reikalavimai, tokiu atveju laikytinas „skrydį vykdančiu oro vežėju“, kaip tai suprantama pagal Oro

transporto keleivių teisių reglamento 2 straipsnio b punktą, ir ar „pradinis numatytas atvykimo laikas“ gali būti nustatomas remiantis tokiu turizmo kelionių organizatoriaus rezervavimo patvirtinimu.

Ilgam laikui atidėto skrydžio keleiviai turi teisę reikalauti iš skrydį vykdančio oro vežėjo kompensacijos, jei galutinę paskirties vietą jie pasiekia trimis ar daugiau valandų vėliau nei iš pradžių skrydį vykdančio oro vežėjo numatytas atvykimo laikas (2009 m. lapkričio 19 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Sturgeon / Condor ir kt.*, C-402/07, C-432/07, 69 punktas; patvirtinta 2012 m. spalio 23 d. Sprendime *Nelson / Lufthansa ir kt.*, C-581/10, C-629/10, taip pat 2013 m. vasario 26 d. Sprendimo *Air France / Folkerts*, C-11/11, 33 punkte).

1.

Sprendžiant, ar taikytinas Oro transporto keleivių teisių reglamentas, pagal šio reglamento 3 straipsnio 2 dalies a punktą visų pirma svarbu tai, ar keleiviai turėjo „patvirtintą rezervavimą atitinkamam skrydžiui“. Sąvoka „rezervavimas“ apibrėžta reglamento 2 straipsnio g punkte. Pagal šią nuostatą „rezervavimu“ taip pat laikomas „kito įrodymo“, o ne „bilieto“, kaip tai apibrėžta reglamento 2 straipsnio f punkte, turėjimas, jei jame nurodyta, kad „turizmo kelionių organizatorius“ rezervavimą įregistravo ir patvirtino. Pagal Vokietijos *Bundesgerichtshof* jurisprudenciją apie „patvirtintą rezervavimą“ taip pat galima spręsti iš kelionių organizatoriaus, t. y. turizmo kelionių organizatoriaus, išduoto kito patvirtinančio įrodymo, iš kurio turi būti aišku apie planuojamą oro susisiekimą konkrečiu skrydžiu, paprastai identifikuojamu nurodant skrydžio numerį ir laiką <...>. Kolegija taip pat laikosi nuomonės, jog kartu taikomi reglamento 3 straipsnio 2 dalies a punktas ir 2 dalies g punktas leidžia daryti išvadą, kad tokio kito įrodymo gali pakakti siekiant taikyti Oro transporto keleivių teisių reglamentą. Šiuo tikslu nebūtina, kad turizmo kelionių organizatoriaus išduotas rezervavimo įrodymas būtų pagrįstas atitinkamo oro vežėjo tapačiu „rezervavimo užtikrinimu“.

2.

Vis dėlto, kolegijos nuomone, ieškovų teisė reikalauti kompensacijos iš atsakovės už skrydį pirmyn priklauso nuo to, ar atsakovė tarpininkaujant *Anex Tour GmbH* įsipareigojo įstojusiai į bylą šaliai vežti ieškovus 2018 m. liepos 15 d. skrydžiu ARZ 8711, kurio orlaivio numatytas atvykimo laikas buvo 10.30 val., nes tik tokiu atveju atsakovė ketino vykdyti taip identifikuojamą skrydį ir turizmo kelionių organizatoriaus, įstojusios į bylą šalies, sudariusios sutartį su ieškovais, vardu (Oro transporto keleivių teisių reglamento 2 straipsnio b punktas), todėl, kaip šį skrydį vykdanči oro vežėja, (**orig. p. 7**) gali būti atsakovė teisme. Vis dėlto dėl tokio oro vežėjo ketinimo neišvengiamai reikia, kad turizmo kelionių organizatorius būtų iš anksto pranešęs jam apie savo pageidavimą, kad atitinkamas keleivis būtų vežamas suinteresuotosioms šalims pasiūlytu oro vežėjo skrydžiu. Tokiu pranešimu turizmo kelionių organizatorius rezervuoja skrydį. Todėl, kolegijos nuomone, atitinkamai darytina išvada, kad turizmo kelionių

organizatorius visuomet turi užsitikrinti tapatų rezervavimą, o jei to nepadaro, jo išduoto „kito įrodymo“, kaip jis suprantamas pagal Oro transporto keleivių teisių reglamento 2 straipsnio g punktą, nepakanka kompensacijos už atsisakymą vežti, atšauktą ar ilgam laikui atidėtą skrydį tikslais.

3.

Kolegijos nuomone, apie „pradinį numatytą atvykimo laiką“, kaip tai suprantama pagal nurodytą Europos Sąjungos Teisingumo Teismo jurisprudenciją, negalima spręsti remiantis kitu įrodymu, kurį turizmo kelionių organizatorius išdavė nesuderinęs su atitinkamu oro vežėju.

„Numatytas atvykimas laikas“ taip pat minimas Oro transporto keleivių teisių reglamento 2 straipsnio h punkte, 5 straipsnio 1 dalies c punkte, 6 straipsnio 1 dalyje, 7 straipsnio 1 dalies antrame sakinyje ir šio straipsnio 2 dalyje. Europos Sąjungos Teisingumo Teismas Sprendime *Air France / Folkerts* nurodė, kad reglamento 7 straipsnyje numatytos kompensacijos tikslais atidėjimas turi būti vertinamas atsižvelgiant į numatytą atvykimo į šią galutinę paskirties vietą laiką; dėl sąvokos „galutinė paskirties vieta“ teismas 34 punkte pateikė nuorodą į apibrėžtį Oro transporto keleivių teisių reglamento 2 straipsnio h punkte. Pagal šią apibrėžtį galutinė paskirties vieta – paskirties vieta, nurodyta biliete, pateikiamame keleivių registravimo vietoje, o tiesiogiai skrydžius jungiant – paskutinio skrydžio paskirties vieta. Taigi Europos Sąjungos Teisingumo Teismas, apibrėždamas galutinę paskirties vietą, rėmėsi bilietu pagal 2 straipsnio f punktą, t. y. oro vežėjo arba jo įgaliotojo atstovo išduotu arba įgaliotu išduoti dokumentu arba lygiavėriu nematerialiu leidimu, taigi, fiziniu arba elektroniniu dokumentu, kuriuo keleiviui suteikiama teisė į transportą. Teismas nesirėmė „kitu įrodymu“, kaip tai suprantama pagal Oro transporto keleivių teisių reglamento 2 straipsnio g punktą („rezervavimas“).

Pritaikius šį aiškinimą pradinio numatyto atvykimo laiko nustatymui kompensacijos tikslais būtų prieita prie išvados, kad ir šiuo atveju reikėtų remtis keleiviui išduotu „bilietu“, todėl skirtingi duomenys „rezervavime“ neturi reikšmės. Taigi, nagrinėjamu atveju ieškovų 2018 m. sausio 15 d. „registracija į kelionę“ <...> *a priori* negali būti remiamasi nustatant pradinį numatytą atvykimo laiką, nepaisant to, ar ji apskritai gali būti laikoma „patvirtintu rezervavimu“, kaip tai suprantama pagal Oro transporto keleivių teisių reglamento 3 straipsnio 2 dalies a punktą. Be to, minėta registracija į kelionę neatitinka „bilieto“ reikalavimų pagal reglamento 2 straipsnio f punktą, nes negalima daryti prielaidos, kad šia registracija atsakovės (**orig. p. 8**) įgaliotasis atstovas suteikė „teisę“ į transportą nurodytais skrydžiais. „Registracija į kelionę“ leidžia tik daryti prielaidą, kad ja buvo siekiama dokumentuoti įstojusios į bylą šalies organizuojamos kelionės paketo registraciją. Nagrinėjamu atveju nėra dokumento, kurį būtų galima aiškiai identifikuoti kaip „bilietą“.

Kolegijos nuomone, apie „pradinį numatytą atvykimo laiką“ bet kuriuo atveju negali būti sprendžiama remiantis „kitu įrodymu“, kurį išdavė turizmo kelionių

organizatorius, nesudaręs su oro vežėju sutarties dėl atitinkamo skrydžio. Tik oro vežėjas turi teisę numatyti skrydžius. Oro vežėjas yra numatęs skrydį, jei yra įtraukęs jį į savo skrydžių tvarkaraštį ir taip nustatęs išvykimo ir paskirties vietą, išvykimo ir atvykimo laiką, suteikęs jam skrydžio numerį ir leidęs rezervuoti vietas <...>. Kol nėra rezervavimo, t. y. kol tokia skrydyje nėra užsakyta vieta, oro vežėjas gali keisti tvarkaraštį arba atsisakyti skrydžio, o keleiviai neįgyja teisės reikalauti kompensacijos; tokią išvadą galima daryti remiantis reglamento 2 straipsnio 1 punktu. Tai reiškia, kad iki atitinkamo rezervavimo turizmo kelionių organizatoriaus išduotas „kitas įrodymas“, kaip tai suprantama pagal Oro transporto keleivių teisių reglamento 2 straipsnio g punktą, bent jau minėtomis aplinkybėmis nesuteikia teisės reikalauti kompensacijos. Tai paneigia prielaidą, jog tokio „kito įrodymo“ bet kuriuo atveju pakanka, kad būtų galima reikalauti kompensacijos, jei atitinkamas oro vežėjas nevykdo jame nurodyto skrydžio arba jį vykdo kitu metu.

4.

Remiantis Oro transporto keleivių teisių reglamento 13 straipsniu taip pat negalima daryti jokios kitos išvados, nes kolegija nemato galimybių oro vežėjui, kuriam pareikšti reikalavimai, prisiteisti žalos atlyginimą iš turizmo kelionių organizatoriaus, jei tarp jų nėra sutartinių santykių, nors oro vežėjui tenka patenkinti kompensacijos pagal Oro transporto keleivių teisių reglamentą reikalavimus, kurie buvo pareikšti jam dėl skrydžių tvarkaraščio, kurio jis pats nėra nesudarė, nesilaikymo. Kolegijos nuomone, šiuo klausimu kitokios išvados taip pat neleidžia daryti reikalavimas užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį (Oro transporto keleivių teisių reglamento 1 konstatuojamoji dalis). Turizmo kelionių organizatorius, su kuriuo atitinkamas keleivis yra sudaręs sutartį, yra tas asmuo, kuriam jis gali pareikšti reikalavimą ir prisiteisti individualios žalos, kurią patyrė pasikliaudamas klaidingais pastarojo duomenimis dėl skrydžių tvarkaraščio, atlyginimą. **(orig. p. 9)**

IV.

Sprendimas dėl ieškovo reikalavimų mokėti kompensacijas už skrydį atgal pagal Oro transporto keleivių teisių reglamento 5 straipsnio 1 dalį, siejamą su 7 straipsnio 1 dalies b punktu, priklauso nuo to, ar skrydžio paankstinimas ne mažiau kaip dviem valandomis ir penkiasdešimčia minučių, perkeltant iš 08.00 val. į 5.10 val., yra jo nevykdymas, kaip tai suprantama pagal reglamento 2 straipsnio 1 punktą.

1.

„Atšaukimas“ pagal Oro transporto keleivių teisių reglamento 2 straipsnio 1 punkte pateiktą teisinę apibrėžtį yra anksčiau numatyto skrydžio, kuriame buvo rezervuota bent viena vieta, nevykdymas. Planuoto skrydžio „nevykdymas“ turi būti skiriamas nuo „atidėjimo“ ir reiškia, kad atsisakoma ankstesnio skrydžio plano (žr. 2009 m. lapkričio 19 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Sturgeon ir kt.* /

Condor ir Böck ir kt. / Air France SA, C-402/07, C-432/07, <...> 33 ir paskesnius punktus). Teisingumo Teismas dar nėra išaiškinęs, ar skrydžio paankstinimą 2 valandomis ir 50 minučių taip pat reikia laikyti skrydžio plano atsisakymu.

Bet kuriuo atveju pagal *Bundesgerichtshof* (Aukščiausiasis Federalinis Teismas, toliau – BGH) jurisprudenciją <...> daugiau nei nereikšmingas planuojamo skrydžio paankstinimas reiškia skrydžio atšaukimą iš karto pasiūlant kitą keliavimo maršrutą, galintį pagrįsti teisę į kompensaciją pagal Oro transporto keleivių teisių reglamento 7 straipsnio 1 dalį. Atšaukimui, BGH teigimu <...>, būdinga tai, kad oro vežėjas galutinai atsisako iš pradžių numatyto skrydžio plano, net jeigu keleiviai perkeliama į kitą skrydį. Tai išaiškinta Teisingumo Teismo jurisprudencijoje (2009 m. lapkričio 19 d. Teisingumo Teismo sprendime *Sturgeon / Condor*; taip pat 2011 m. spalio 13 d. Sprendime *Sousa Rodriguez / Air France, C-83/10*), kuri buvo suformuota siekiant atskirti atšaukimo atvejį nuo atidėjimo ilgam laikui atvejo. Iš anksto numatyto skrydžio plano atsisakoma ir tuo atveju, jei skrydis paankstinamas keliomis valandomis.

Vis dėlto kolegija abejoja, ar *Bundesgerichtshof* šiuo klausimu teisingai aiškina Sąjungos teisę.

Aplinkybė, kad Oro transporto keleivių teisių reglamente niekur neužsimenama apie skrydžio paankstinimą ir šiuo klausimu nenustatyta jokių taisyklių, kolegijos nuomone, nėra didelė kliūtis aiškinti 2 straipsnio 1 punktą pagal *Bundesgerichtshof* jurisprudenciją. Pagal Europos Teisingumo Teismo jurisprudenciją prielaidą dėl atšaukimo iš principo galima daryti tais atvejais, kai iš pradžių numatytas ir atidėtas skrydis pakeičiamas kitu skrydžiu, t. y. kai ankstesnio skrydžio plano atsisakoma, o šio skrydžio keleiviai prisijungia prie kito skrydžio, kuris taip pat yra suplanuotas, tačiau nepriklausomai (**orig. p. 10**) nuo į jį perkeltųjų keleivių rezervuotojo skrydžio; svarbi tik kiekvieno taip vežamo keleivio konkreti situacija, t. y. iš atitinkamo keleivio pozicijos vertinama aplinkybė, kad atsisakyta pradinio skrydžio plano (Teisingumo Teismo sprendimo *Sousa / Rodriguez*, 30 ir 31 punktai). Vis dėlto Teisingumo Teismas taip pat pažymėjo, kad vien aplinkybė, jog tikrojo išvykimo laikas yra vėlesnis už numatytąjį išvykimo laiką, savaime nereiškia atšaukimo; atidėtas skrydis, neatsižvelgiant į atidėjimo trukmę, negali būti laikomas atšauktu, jei jis vykdomas pagal oro vežėjo iš pradžių numatytą planą (Sprendimo *Sturgeon / Condor*, 32 ir 34 punktai). Atsižvelgdama į tai, kolegija neabejoja, jog skrydžio paankstinimas reiškia, kad pasikeis iš pradžių numatytas skrydžio planas, kaip tai suprantama pagal Teisingumo Teismo jurisprudenciją.

Abejonių dėl teisingo Oro transporto keleivių teisių reglamento 2 straipsnio 1 punkto aiškinimo kolegijai kyla dėl to, kad skrydį vykdančiam oro vežėjui paankstinus skrydį neginčijamai atsisakoma skrydžio plano, bet šio atsisakymo atveju, kitaip nei atšaukus skrydį paskutiniu momentu ir nepasiūlius vykti kitu maršrutu atveju pagal reglamento 5 straipsnio 1 dalies c punkto iii papunktį ar atidėjus ilgam laikui, neišvengiamai nekyla nepatogumų, kuriuos paprastai reikia kompensuoti arba sušvelninti kompensacijomis, teikiant pagalbą ir rūpinantis. Net

jei keleiviams nepasiūloma alternatyvų, patenkančių į minėtos reglamento nuostatos taikymo sritį, pakankamai anksti informavus juos apie paankstinimą nekyla tokių nemalonumų ir nepatogumų, kaip apibrėžta reglamento 12 ir 13 konstatuojamosiose dalyse, nes keleiviai gali laiku pasiruošti naujam skrydžio planui, taigi atvykti į oro uostą nauju išvykimo laiku. Vadinasi, jiems nereikia pagalbos ir rūpinimosi laukiant oro uoste. Nereikia laukti, todėl nekyla ir jokių nemalonumų ir nepatogumų, kuriuos reikėtų materialiai kompensuoti. Taigi nemalonumų ir nepatogumų gali kilti tik tuo atveju, jei atitinkamiems keleiviams iš anksto nepranešama apie paankstinimą ir jie atvyksta registruotis iš pradžių numatytu išvykimo laiku. Šioje byloje taip nėra, nes ieškovai grįžo paankstintu skrydžiu. Tokiais atvejais, kaip nagrinėjamas, nemalonumų ir nepatogumų galima įžvelgti nebent dėl aplinkybės, kad keleiviams dėl paankstinto skrydžio atgal apskritai teko pakeisti kelionės planą. Keleiviams nereikėjo laukti, todėl jie neprarado laiko.

Jei dėl skrydžio paankstinimo tokiais atvejais, kaip nagrinėjamas, būtų įžvelgiama žala, kurią derėtų atlyginti kompensacija, kyla klausimas, kokios apimties paankstinimas turėtų pagrįsti kompensaciją pagal Oro transporto keleivių teisių reglamento 7 straipsnio 1 dalį. Kolegijos nuomone, (**orig. p. 11**) nemalonumų ir nepatogumų, kurių paprastai kyla dėl paankstinimo keliomis valandomis, negalima lyginti su tais, kurių atsiranda atšaukus skrydį paskutiniu momentu ar atidėjus skrydį ilgam laikui.

2.

Teisingumo Teismo jurisprudencijoje taip pat neatsakyta į klausimą, ar tuo atveju, jei skrydžio paankstinimas gali būti laikomas atšaukimu, kaip tai suprantama pagal Oro transporto keleivių teisių reglamento 2 straipsnio 1 punktą, skrydį vykdančias oro vežėjas turi teisę į sumažinimą pagal reglamento 7 straipsnio 2 dalį, jei skirtumas tarp faktinio ir planuoto atvykimo laiko neviršija reglamento 7 straipsnio 2 dalyje nurodytų laiko intervalų. Kolegijai kyla abejonių dėl šios nuostatos taikymo paankstinimo atveju jau vien dėl to, kad paankstinimas apima pranešimą apie vykimą kitu maršrutu, jei jis apskritai susijęs su skrydžio atšaukimu, bet tai nėra pasiūlymas pagal Oro transporto keleivių teisių reglamento 8 straipsnį, kaip reikalaujama 7 straipsnio 2 dalyje. Pagal reglamento 8 straipsnį keleiviams leidžiama rinktis, be to, pagal 20 konstatuojamąją dalį jie turi būti išsamiai informuojami apie jų teises. Tai reiškia, kad skrydį atšaukęs oro vežėjas turi suteikti keleiviams teisę pasirinkti pagal sąlygas, nustatytas reglamento 8 straipsnio 1 dalies a, b ir c punktuose (2019 m. liepos 29 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Rusu / Blue Air*, C-354/18, 53 punktas dėl atsisakymo vežti atvejo). Kaip toliau pažymi Europos Sąjungos Teisingumo Teismas (nurodyto sprendimo 54 punkte), tuo remiantis matyti, kad kartu su tokiu pasiūlymu keleiviams, kuriuos atsisakyta vežti, turi būti suteikta reikiama informacija, kad jie galėtų veiksmingai pasirinkti, t. y. arba atšaukti savo skrydį ir atgauti už bilietus sumokėtą sumą, arba tęsti kelionę į galutinę paskirties vietą panašiomis vežimo sąlygomis kuo greičiau arba vėlesnę datą. Šie pasiūlymų vykti kitu maršrutu taikomi reikalavimai

neįvykdomi, jei oro vežėjas tik informuoja keleivį, kad jo skrydis buvo paankstintas.

3.

Panašios kelionės sąlygos pagal Oro transporto keleivių teisių reglamento 8 straipsnio 1 dalies b ir c punktus yra susijusios su iš pradžių užsakytu skrydžiu, taigi su vežimo oro transportu sutartimi. Taip pat dar nebuvo išaiškinta, ar 2 valandomis ir 50 minučių paankstintas skrydis šiuo klausimu panašus į iš pradžių užsakytą skrydį ir reiškia kaip galima greitesnį nukreipimą kitu maršrutu, todėl atsakovė oro vežėja, pateikdama pranešimą apie paankstinimą, įvykdė jai nustatytas pareigas. **(orig. p. 12)**

V.

Kolegijos sprendimas dėl ieškovų reikalavimo atleisti juos nuo prievolės mokėti atlygį procesiniam atstovui priklauso nuo klausimo, kokia informacija turi būti pranešime, pateikiamame keleiviui pagal Oro transporto keleivių teisių reglamento 14 straipsnio 2 dalį.

<...> [teisė nemokėti dėl praleisto termino nesuteikiama pagal nacionalinę teisę]

Kolegijos nuomone, vien aplinkybė, kad skrydį vykdančio oro vežėjo neįvykdė savo pareigos pagal Oro transporto keleivių teisių reglamento 14 straipsnio 2 dalį, nepraleisto termino atveju savaime nereiškia, jog gali būti atlyginamos su advokato paslaugomis susijusios išlaidos, patirtos pirmą kartą reikalaujant kompensacijos pagal Oro transporto keleivių teisių reglamento 7 straipsnio 1 dalį <...>. Nagrinėjamu atveju darytina prielaida, kad minėta pareiga neįvykdyta.

Jei skrydį vykdančio oro vežėjo neįvykdo savo pareigos pateikti keleiviui rašytinį pranešimą, naudojimąsi advokato teisine pagalba kompensacijai išieškoti neteisėtine tvarka nėra grindžiamas šios pareigos neįvykdymu. Pagal Oro transporto keleivių teisių reglamento 14 straipsnio 2 dalies pirmą sakinį skrydį vykdančio oro vežėjo privalo pateikti tik rašytinį pranešimą, kuriame išdėstytos kompensavimo ir pagalbos teikimo pagal šį reglamentą taisyklės; kolegijos nuomone, pagal 20 konstatuojamąją dalį taip pat neleidžiama daryti kitokios išvados. Tai visų pirma reiškia, kad oro vežėjas neprivalo vertinti bylos faktinių aplinkybių atsižvelgdamas į vieną iš galimų reglamento teisės normų. Dėl šios priežasties keleiviai turi būti informuojami ne apie „savo“ teises, bet apskritai apie „taisykles“. Vis dėlto kolegija supranta, kad BGH <...> pažymėjo, jog informacija, kurią keleiviui reikia pateikti pagal reglamento 14 straipsnio 2 dalį, turėtų sudaryti jam sąlygas veiksmingai ir be teisinės pagalbos pareikšti savo teises skrydį vykdančiam **(orig. p. 13)** oro vežėjui, t. y. joje turėtų būti pakankamai aiškiai nurodytas tikslus įmonės, į kurią jis gali kreiptis, pavadinimas, jos adresas, suma, kurios jis gali reikalauti pagal konkretų atstumą, ir, jei reikia, kokius dokumentus jis privalo pridėti. Pareigos pateikti informaciją esmė ir tikslas – suteikti keleiviams galimybę patiems pareikalauti kompensacijos iš skrydį vykdančio oro vežėjo, kaip matyti iš 20 konstatuojamosios dalies.

Kolegija nesutinka su šiuo požiūriu, nes BGH šiuo klausimu cituotoje reglamento konstatuojamojoje dalyje nekalbama apie tai, kad keleiviams turėtų būti sudaryta galimybė išvengti teisinių konsultacijų. Be to, kolegija mano, kad reglamento leidėjas 20 dalyje išdėstė savo argumentus, kurie jį paskatino suformuluoti reglamento 14 straipsnio 2 dalį būtent taip, kaip yra, taigi jis kaip tik siekė nustatyti oro vežėjui pareigą išaiškinti keleiviui ne jo teises, kylančias konkrečiu atveju, o tik tas, kurios yra įtrauktos į šios nuostatos formuluotę. Kitose nei vokiečių reglamento kalbos versijose, pavyzdžiui, prancūzų ar anglų kalbomis, reglamento 14 straipsnio 2 dalyje kalbama tik apie pareigą pateikti keleiviui raštišką pranešimą su išdėstytomis taisyklėmis („une notice écrite reprenant les regles d'indemnisation et d'assistance conformément aux dispositions du present règlement“ arba „a written notice setting out the rules for compensation and assistance in line with this Regulation“), todėl atsižvelgiant į tai taip pat nėra pagrindo manyti, kad skrydį vykdančio oro vežėjo įpareigojimu siekiama daugiau, nei suteikti bendrą informaciją apie šias taisykles.

Dėl šių priežasčių kolegija taip pat nesutinka su <...> BGH nuomone, kad skrydį vykdančiam oro vežėjui neįvykdžius Oro transporto keleivių teisių reglamento 14 straipsnio 2 dalyje nustatytos pareigos informuoti gali būti reikalaujama atlyginti atstovavimo išlaidas advokatui, patirtas pirmą kartą pareikalaujant kompensacijos neteisimine tvarka. Ieškovai neturi teisės reikalauti atleisti nuo pareigos susimokėti procesiniam atstovui už ikiteisminę kompensacijos pareikalavimą ir dėl jokių kitų priežasčių. Taigi iškeltas klausimas taip pat svarbus priimant sprendimą dėl ieškovų apeliacinio skundo, nes tuo atveju, jei atsakovė būtų tinkamai įvykdžiusi reglamento 14 straipsnio 2 dalyje nustatytas pareigas pateikdama bendrą informaciją apie teises skrydžio atšaukimo arba atidėjimo atveju, ieškovų reikalavimas padengti per ikiteisminę procedūrą patirtas išlaidas advokatui būtų nesvarstytinas. Kita vertus, šios išlaidos būtų kompensuotinos, jei atsakovė būtų privalėjusi (**orig. p. 14**) išaiškinti ieškovams konkrečias teises, kurias jie įgijo dėl atitinkamo incidento.

Atsižvelgiant į *Bundesgerichtshof* jurisprudenciją, kolegijai kyla abejonių dėl teisingo Sąjungos teisės taikymo, todėl ji mano, kad pagal SESV 267 straipsnio trečią pastraipą būtina prašyti Europos Sąjungos Teisingumo Teismo išaiškinti Oro transporto keleivių teisių reglamento 14 straipsnio 2 dalį.

VI.

<...>

VII.

<...>