

Anonimizuota versija

Vertimas

C-191/19 – 1

Byla C-191/19

Prašymas priimti prejudicinį sprendimą

Gavimo data:

2019 m. vasario 27 d.

Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas:

Landgericht Frankfurt am Main (Vokietija)

Nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą priėmimo data:

2019 m. vasario 20 d.

Ieškovė ir apeliantė:

OI

Atsakovė ir kita apeliacinio proceso šalis:

Air Nostrum Lineas Aereas del Mediterraneo SA

Landgericht Frankfurt am Main (Frankfurto prie Maino apygardos teismas)

24-oji civilinių bylų kolegija

<...>

Nutartis

Byloje:

OI <...>

ieškovė ir apeliantė,

<...>

prieš

Air Nostrum Lineas Aereas del Mediterraneo SA, <...> Valensija,

atsakovę ir kitą apeliacinio proceso šalį,

<...>

Landgericht Frankfurt am Main 24-oji civilinių bylų kolegija <...> 2018 m. lapkričio 27 d. posėdyje nutarė:

I. Pateikti Europos Sąjungos Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus dėl 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 261/2004 (**orig. p. 2**), nustatančio bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisyklės atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinančio Reglamentą (EEB) Nr. 295/91 (Oro transporto keleivių teisių reglamentas), 4 straipsnio 3 dalies, 5 straipsnio 1 dalies c punkto iii papunkčio ir 7 straipsnio 1 dalies pirmo sakinio b punkto išaiškinimo:

1. Ar registruotis į oro uostą atvykusio keleivio, turinčio patvirtintą rezervaciją konkrečiam skrydžiui, perregistravimas į vėlesnį skrydį be jo sutikimo laikomas atsisakymu vežti, kaip tai suprantama pagal Oro transporto keleivių teisių reglamento 4 straipsnio 3 dalį, jei skrydis, kuriam keleivis turi patvirtintą rezervaciją, vykdomas?

2. Jei atsakymas į pirmąjį klausimą būtų teigiamas: ar Oro transporto keleivių teisių reglamento 5 straipsnio 1 dalies c punkto iii papunkčio nuostata turi būti taikoma pagal analogiją atsisakymo vežti atvejais, kaip tai suprantama pagal Oro transporto keleivių teisių reglamento 4 straipsnio 3 dalį?

II. Sustabdyti apeliacinės bylos nagrinėjimą. (**orig. p. 3**)

Motyvai

Ieškovė turėjo patvirtintas rezervacijas atsakovės vykdomam 2015 m. spalio 3 d. skrydžiui IB 8505 iš Chereso (išvykimo laikas pagal tvarkaraštį 13.35 val.) į Madridą (atvykimo laikas pagal tvarkaraštį 14.45 val.) ir kitam, 2015 m. spalio 3 d. skrydžiui AB 5325 iš Madrido (išvykimo laikas pagal tvarkaraštį 20.00 val.) į Frankfurtą (atvykimo laikas pagal tvarkaraštį 22.40 val.).

Ieškovė iš skrydžio IB 8505 buvo perregistruota į skrydį IB 8507. Orlaivis skrydžiui IB 8507 iš Chereso pakilo 17.55 val., o Madride nusileido 19.05 val. Orlaivis kitam skrydžiui AB 5325 pakilo pagal tvarkaraštį 20.00 val., todėl ieškovė į Frankfurtą atvyko be vėlavimo, net dešimt minučių anksčiau, nei planuota.

Atsiėmusi dalį savo reikalavimų dėl 200 EUR, ieškovė pirmosios instancijos teisme *Amtsgericht* (apylinkės teisme) galiausiai pareikalavo sumokėti 400 EUR kompensaciją pagal Oro transporto keleivių teisių reglamentą.

Apylinkės teismas atmetė ieškinį, nes ieškovė galutinę paskirties vietą pasiekė per laiką, kuris neviršija Oro transporto keleivių teisių reglamento 5 straipsnio 1 dalies c punkto iii papunktyje nustatytų ribų.

Vis dėlto ieškovė apskundė šį sprendimą ir toliau reikalauja sumokėti 200 EUR. Ieškovė iš esmės teigia, kad pagal Oro transporto keleivių teisių reglamentą jai priklauso 200 EUR dydžio kompensacija dėl atsisakymo vežti. Šiai teisei negali būti taikomi apribojimai skrydžio atšaukimo atveju, numatyti Oro transporto keleivių teisių reglamento 5 straipsnio 1 dalies c punkto iii papunktyje.

Prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiančio apeliacinio teismo sprendimas priklauso nuo Europos Sąjungos Teisingumo Teismo atsakymo į prejudicinius klausimus.

Apeliacinis teismas šiuo klausimu pirmiausia remiasi prielaida, kad teisė į kompensaciją apskritai galima tik tuomet, jei šiuo atveju dėl perregistravimo buvo atsisakyta vežti. Vien iš faktinių aplinkybių matyti, kad skrydžio atšaukimo – kaip vienintelio svarstyto kito prievolės vykdymo pažeidimo pagal Oro transporto keleivių teisių reglamentą – nebuvo, nes skrydis, kuriuo iš tikrųjų turėjo vykti ieškovė (IB 8505), buvo įvykdytas ir neatsisakyta viso skrydžio plano. Be to, šiuo atveju reikalauti kompensacijos (**orig. p. 4**) dėl tiesioginio Oro transporto keleivių teisių reglamento 5 straipsnio 1 dalies c punkto iii papunkčio taikymo apskritai negalima.

Su tuo susijęs pirmasis prejudicinis klausimas. Apeliacinio teismo nuomone, gana pagrįsta teigti, kad keleivio perregistravimas į kitą skrydį be keleivio sutikimo patenka į Oro transporto keleivių teisių reglamento 4 straipsnio 3 dalies taikymo sritį, jei pirminis skrydis vis dėlto vykdomas. Priešingu atveju kils grėsmė, kad skrydį vykdantis oro vežėjas galės išvengti teisių Oro transporto keleivių teisių reglamento pasekmių perregistravimui, pavyzdžiui, į vėlesnius savo skrydžius – taip oro vežėjui būtų suteiktas įgaliojimas savo nuožiūra spręsti dėl keleivio teisių ir tai būtų nesuderinama su Oro transporto keleivių teisių reglamento tikslais (ypač keleivių apsaugos tikslu). Ši nuomonė taip pat atitinka Vokietijos jurisprudencijoje ir teisės doktrinoje vyraujančią nuomonę <...>.

Jei į pirmąjį prejudicinį klausimą turi būti atsakyta teigiamai, prieš priimant sprendimą byloje svarbu išsiaiškinti, ar Oro transporto keleivių teisių reglamento 5 straipsnio 1 dalies c punkto iii papunkčio nuostata turi būti taikoma pagal analogiją atsisakymo vežti atvejais, kaip tai suprantama pagal Oro transporto keleivių teisių reglamento 4 straipsnio 3 dalį. Faktinės šios nuostatos sąlygos tenkinamos. Su tuo susijęs antrasis prejudicinis klausimas.

Bundesgerichtshof (Aukščiausiasis Federalinis Teismas) kol kas nėra aiškiai atsakęs į šį klausimą <...>.

Apeliacinio teismo nuomone, yra pagrįstų argumentų dėl atitinkamos analogijos taikymo, kurie iš esmės kyla iš Oro transporto keleivių teisių reglamento prasmės

ir tikslo, teisės į kompensaciją pagal 7 straipsnį ir atleidimo nuo atsakomybės pagal 5 straipsnio 1 dalies c punktą.

Teise į nustatyto dydžio kompensaciją visų pirma siekiama sumažinti nemalonumus ir nepatogumus, kylančius praradus laiko ir patyrus žalos dėl tam tikro reglamente apibrėžto prievolės vykdymo pažeidimo. Atsižvelgiant į tai, manytina, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas Oro transporto keleivių teisių reglamento 5 straipsnio 1 dalies c punkte siekė apibrėžti atvejus, kuriais, jo manymu, keleiviams nekyla nemalonumų ir nepatogumų, už kuriuos reikėtų atlyginti (**orig. p. 5**) teise į nustatyto dydžio kompensaciją. Keleivis turi be kompensacijos susitaikyti su aplinkybe, kad tokie atvejai daro (nedidelį) neigiamą poveikį keleiviui, skrydį vykdančiam oro vežėjui nesuteikiant pagal patvirtintą rezervaciją reikalaujamos vežimo paslaugos taip, kaip buvo užsakyta. Tai, kad remiantis Oro transporto keleivių teisių reglamentu (nedidelį) neigiamą poveikį patyrusiam keleiviui neskiriama finansinė kompensacija, nekelia abejonių bendruoju vartotojų apsaugos ir konkrečiu keleivių apsaugos požiūriu. Taip yra todėl, kad reglamentu siekiama nustatyti tik minimalias keleivių teises.

Šis reglamentavimo ryšys tarp Oro transporto keleivių teisių reglamento 5 straipsnio 1 dalies c punkto ir 7 straipsnio galėtų būti atitinkamai taikomas atsisakymo vežti atvejais. Keleiviui nėra didelio skirtumo, kodėl nesuteikta vežimo paslauga – ar dėl atsisakymo vežti, ar dėl skrydžio atšaukimo. Abiem atvejais neigiamas poveikis keleiviui pasireiškia tuo, kad jis nebuvo vežamas taip, kaip buvo užsakyta. Tai taip pat aiškiai matyti iš aplinkybės, jog atsisakymas vežti nuo skrydžio atšaukimo atskiriamas vien pagal tai, ar nagrinėjamas skrydis dar bus vykdomas, ar planuoto skrydžio apskritai atsisakyta. Sukeltų nemalonumų ir nepatogumų pobūdžiui ir mastui neturi reikšmės tai, ar konkretų keleivį atsisakyta vežti pagal Oro transporto keleivių teisių reglamento 4 straipsnio 3 dalį, nors skrydis tvarkaraštyje iš esmės lieka, ar konkretų keleivį atsisakyta vežti pagal Oro transporto keleivių teisių reglamento 5 straipsnį atsisakius planuoto skrydžio.

Tokį požiūrį taip pat galėtų patvirtinti aplinkybė, jog keleivis tokius nemalonumus ir nepatogumus patiria iškart vos sužinojęs, kad nebus vežamas, kaip buvo užsakyta. Keleivis dažnai tik vėliau sužino, kodėl nebuvo vežamas – dėl atsisakymo vežti ar dėl skrydžio atšaukimo. Atsiradus tokiam neigiamam poveikiui keleiviui nėra iškart aišku, ar jis nevežamas dėl to, kad oro vežėjas atsisakė planuoto skrydžio.

Analogijos taip pat negalima atmesti argumentuojant, kad kompensacijos pripažinimas atsisakymo vežti atvejais (**orig. p. 6**) bent tam tikru mastu turi būti baudžiamojo pobūdžio. Teisė į kompensaciją nėra baudžiamojo pobūdžio žalos atlyginimas.

<...>

Frankfurtas prie Maino, 2019 m. vasario 20 d.

<...>