

Anonimizuota versija

Vertimas

C-438/20-1

Byla C-438/20

Prašymas priimti prejudicinį sprendimą

Gavimo data:

2020 m. rugsėjo 18 d.

Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas:

Landgericht Düsseldorf (Vokietija)

Nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą priėmimo data:

2020 m. rugpjūčio 27 d.

Apeliantė:

BT

Kita apeliacinio proceso šalis:

Eurowings GmbH

<...>

Landgericht Düsseldorf

Nutartis

Byloje:

BT, <...> Bochumas,

ieškovė ir apeliantė,

<...>

prieš

Eurowings GmbH, <...> Diuseldorfas,

atsakovę ir kitą apeliacinio proceso šalį,

<...>

Landgericht Düsseldorf (Diuseldorfo apygardos teismas) 22 civilinių bylų kolegija 2020 m. rugpjūčio 27 d.

<...>

nutarė:

Sustabdyti bylos nagrinėjimą.

Pagal SESV 267 straipsnio pirmos pastraipos b punktą ir trečią pastraipą pateikti Europos Sąjungos Teisingumo Teismui tokius klausimus dėl Sąjungos teisės išaiškinimo: (**orig. p. 2**)

1. Ar „atsisakymas vežti“, kaip jis suprantamas pagal Reglamento (EB) Nr. 261/2004 4 straipsnį, 2 straipsnio j punktą, yra ir tuo atveju, kai keleivius atsisakoma priimti skristi atitinkamu skrydžiu ne įsodinimo vietoje (prie išvykimo vartų), o dar registracijos vietoje ir dėl šios priežasties jie net nepasiekia įsodinimo vietos (išvykimo vartų)?
2. Jeigu į pirmąjį klausimą būtų atsakyta teigiamai: ar „atsisakymas vežti“, kaip jis suprantamas pagal Reglamento (EB) Nr. 261/2004 4 straipsnį, 2 straipsnio j punktą, yra ir tuo atveju, kai keleivį atsisakoma priimti skristi registracijos vietoje likus vos kelioms minutėms iki tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko, t. y. tuo momentu, kai įlaipinimas jau yra akivaizdžiai baigtas ir priimti keleivių skirsti faktiškai nebeįmanoma?
3. Jeigu į antrąjį klausimą būtų atsakyta neigiamai: ar keleivio perregistravimas į kitą skrydį yra „atsisakymas vežti“, kaip jis suprantamas pagal reglamento 4 straipsnį, 2 straipsnio j punktą, jeigu keleivis registracijos vietą pasiekia likus vos kelioms minutėms iki tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko, t. y. tuo momentu, kai įlaipinimas jau yra akivaizdžiai baigtas ir priimti keleivių skristi faktiškai nebeįmanoma, o jį buvo atsisakyta vežti dėl to, kad įlaipinimas jau buvo baigtas?
4. Jeigu į pirmąjį–trečiąjį klausimus būtų atsakyta neigiamai: ar Reglamento (EB) Nr. 261/2004 2 straipsnio j punktas turi būti aiškinamas taip, kad tuo atveju, kai keleiviai laiku (nagrinėjamu atveju – likus maždaug dviem valandoms) iki išvykimo stoja į eilę prie registracijos vietos, bet dėl prastos oro bendrovės organizacijos (pavyzdžiui, nepakankamas veikiančių registracijos vietų skaičius, darbuotojų trūkumas, keleivių neinformavimas per garsiakalbius) ir (arba) dėl nesklandumų oro uoste (nagrinėjamu atveju – sugedusi bagažo juosta) jų eilė prie registracijos vietos ateina tada (nagrinėjamu atveju – likus penkioms minutėms iki tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko), kai įlaipinimas yra jau baigtas ir keleiviai dėl šios

priežasties nebeskraidinami, yra „atsisakymo vežti“, kaip jis suprantamas pagal reglamento 2 straipsnio j punktą, atvejis? **(orig. p. 3)**

M o t y v a i :

I.

Remdamasi savo teise ir sutuoktinio jai perleista teise, ieškovė reikalauja, kad atsakovė sumokėtų kompensaciją už atsisakymą vežti 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 (toliau – reglamentas), 7 straipsnio 1 dalies b punktą.

Ieškovė sau ir savo sutuoktiniui rezervavo pas atsakovę skrydį iš Diuseldorfo į Malagą ir atgal (Nr. EW 9536). Pagal tvarkaraštį skrydis pirmyn turėjo prasidėti 2018 m. gegužės 27 d. Diuseldorfe 07:05 val. ir pasiekti Malagą 10:10 val.

Atstumas nuo Diuseldorfo iki Malagos yra 1854 km.

Ieškovė ir jos sutuoktinis į oro uostą atvyko apie 05:00 val., taigi likus maždaug dviem valandoms iki tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko 07:05 val., ir stojo į eilę prie registracijos langelio. Eilėje stovėjo apie 200–300 keleivių. Tokia ilga eilė susidarė dėl to, kad buvo sugedusi bagažo juosta. Eilėje ieškovė ir jos sutuoktinis laukė dvi valandas. Kai apie 07:00 val. atėjo jų eilė, registracijos langelio darbuotojas atsisakė juos priimti skristi, nes įlaipinimas jau buvo baigtas. Jiems buvo nurodyta kreiptis į informacijos skyrių, kuriame jiems buvo pasiūlytas pakaitinis skrydis EW9536 kitą dieną, 2018 m. gegužės 28 d., 06:45 val., todėl galutinį kelionės tikslą – Malagą – jie pasiekė tik kitos dienos 09:00 val. Kol laukė eilėje, ieškovė ir jos sutuoktinis nei pavadėmis, nei kaip skrydžio EW9536 keleiviai nebuvo balso pranešimu per garsiakalbius pakviesti į eilės priekį.

Ieškovė, be kita ko, reikalauja kompensacijos už atsisakymą vežti sau ir savo sutuoktiniui pagal reglamento 4 straipsnio 3 dalį, 7 straipsnio 1 dalies b punktą. **(orig. p. 4)**

Atsakovė mano, kad atsisakymo vežti, kaip jis suprantamas pagal reglamento 2 straipsnio j punktą ir 4 straipsnį, nebuvo. Atsakovės teigimu, ieškovai laiku neatvyko į įsodinimo vietą, kad galėtų būti įlaipinti į orlaivį, o ši sąlyga yra numatyta reglamento 2 straipsnio j punkte. Už tai, kad laiku pasiektą įsodinimo vietą, yra atsakingi patys keleiviai. Atsakovės manymu, ieškovė ir jos sutuoktinis galėjo kreiptis į atsakovės darbuotojus ir paprašyti, kad jų registracijos formalumai būtų sutvarkyti anksčiau.

Amtsgericht Düsseldorf (Diuseldorfo apylinkės teismas), nagrinėjęs bylą pirmoje instancijoje, 2019 m. gruodžio 5 d. paskelbtu sprendimu ieškinį atmetė.

Savo sprendimą *Amtsgericht Düsseldorf* motyvavo tuo, kad „atsisakymo vežti“, kaip jis suprantamas pagal reglamento 4 straipsnį, 2 straipsnio j punktą, nebuvo, nes ieškovė ir jos sutuoktinis nepasirodė prie vartų prieš pasibaigiant įlaipinimui, ir jiems nei prie vartų, nei prieš tai nebuvo aiškiai pasakyta, kad į rezervuotą skrydį jie nebus priimti. Reglamente, teismo teigimu, nustatytos tik pagrindinės keleivių teisės, ir jame nėra numatytos kompensacijos kiekvienu atveju, kai keleivis yra nevežamas.

Dėl šio sprendimo ieškovė nustatyta forma ir terminais pateikė apeliacinį skundą, kurį nagrinėja prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiančio teismo kolegija.

Savo apeliacinį skundą ieškovė grindžia tuo, kad pirmosios instancijos teismas suklydo konstatuodamas, jog reglamento 4 straipsnyje, 2 straipsnio j punkte numatytos „atsisakymo vežti“ sąlygos nebuvo įvykdytos. Ieškovė teigia, kad, viena vertus, *Amtsgericht Düsseldorf* neatsižvelgė į tai, kad ieškovė ir jos sutuoktinį buvo atsisakyta vežti – būtent dar prie registracijos langelio tvarkant formalumus, po to, kai apie 07:00 val., t. y. likus penkioms minutėms iki tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko, atėjo jų eilė. Net ir manant, kad taip vėlai pareikšto atsisakymo vežti nepakanka, atsakovei bet kuriuo atveju tenka kaltė dėl „blogo organizavimo“. Procesus oro uoste ji privalo organizuoti taip, kad laiku prie registracijos vietos atvykę keleiviai bet kuriuo atveju galėtų suspėti į skrydį. Šios pareigos atsakovė neįvykdė, nes ieškovės ir jos sutuoktinio formalumų nebuvo spėta sutvarkyti laiku, nors į eilę prie registracijos vietos jie stojo likus dviem valandoms iki tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko. Todėl atsakovei tenka atsakomybė sumokėti kompensaciją už atsisakymą vežti. (orig. p. 5)

Atsakovė prašo palikti galioti pirmosios instancijos teismo sprendimą.

II.

Ar ieškovės apeliacinis skundas turi būti patenkintas, priklauso nuo atsakymo į pirmiau pateiktus klausimus.

Konkrečiai:

Gali būti, kad ieškovė turi teisę reikalauti po 400 EUR kompensacijos sau ir savo sutuoktiniui, taigi iš viso 800 EUR, už atsisakymą vežti pagal reglamento 4 straipsnio 3 dalį, 7 straipsnio 1 dalies b punktą.

Gali būti, kad buvo „atsisakymas vežti“, kaip jis suprantamas pagal reglamento 2 straipsnio j punktą, 4 straipsnį.

Jei atsisakoma vežti keleivius be jų sutikimo, skrydį vykdantis oro vežėjas nedelsdamas išmoka jiems kompensaciją pagal reglamento 7 straipsnį (žr. reglamento 4 straipsnio 3 dalį). „Atsisakymas vežti“ reglamento 2 straipsnio

j punkte apibrėžiamas kaip atsisakymas priimti skristi keleivį, nors jis atvyko registruotis reglamento 3 straipsnio 2 dalyje nustatyta tvarka, išskyrus atvejus, kai yra pagrįstų priežasčių atsisakyti juos vežti, pavyzdžiui sveikatos, saugos ar saugumo sumetimais arba dėl nepakankamų kelionės dokumentų.

Pagal reglamento 3 straipsnio 2 dalies a punktą, į kurį daroma nuoroda 2 straipsnio j punkto apibrėžtyje, keleivis turi turėti patvirtintą rezervavimą atitinkamam skrydžiui ir atvykti 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.

1.

Pirma, gali būti, kad neturi reikšmės tai, jog teisės perleidėjai nepasirodė „įsodinimo vietoje“ reglamento 3 straipsnio 2 dalyje nurodytu laiku, todėl juos buvo atsisakyta vežti ne įsodinimo vietoje (prie išvykimo vartų). Tiesa, kad pagal reglamento 2 straipsnio j punktą (**orig. p. 6**) reikalaujama atsisakymo priimti skristi keleivį, nors jis „atvyko registruotis“ (vok. k. „am Flugsteig“ – į įsodinimo vietą) reglamento 3 straipsnio 2 dalyje nustatyta tvarka. Taigi nuostatos formuluotė iš pirmo žvilgsnio rodo, kad keleiviai privalo laiku atvykti į įsodinimo vietą ir juos vežti turi būti atsisakyta įsodinimo vietoje.

Pavyzdžiui, Vokietijos *Bundesgerichtshof* (Federalinis Aukščiausiasis Teismas, toliau – BGH) yra nusprendęs, kad keleivis, ketinantis pareikšti reikalavimą dėl atsisakymo vežti, iš esmės privalo būti buvęs atvykęs į įsodinimo vietą. Todėl, BGH nuomone, jeigu keleivis laiku stoja į eilę, bet dėl didelio keleivių skaičiaus jo formalumai nesutvarkomi laiku, atsisakymo vežti nėra. Tokiu atveju, BGH teigimu, keleivis turi galimybę pats imtis iniciatyvos ir gauti iš oro vežėjo žodžiu ar veiksmais išreikštą atsisakymą vežti. Juk, kaip teigia BGH, Reglamente Nr. 261/2004 nėra numatytos visapusiškos sistemos, kuri reguliuotų teises į kompensaciją, mokesčių grąžinimą ir pasirūpinimo paslaugas visais įmanomais atvejais, kai keleivis nevežamas arba vežamas ne numatytoju laiku. Reglamente tik reglamentuojamos pagrindinės keleivių teisės, kai atsisakoma vežti keleivius be jų sutikimo, skrydis atšaukiamas arba atidedamas. Šios pagrindinės teisės – tai įstatyme numatytos teisės, kylančios ne iš vežimo sutarties, kurią keleivis sudarė, pavyzdžiui, su oro vežėju. Be to, reglamento 12 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad (nacionalinėje) sutarčių teisėje oro vežėjui, kuris savo veiksmais sukėlė reglamente apibrėžtą atsisakymą vežti, gali būti numatyta platesnė atsakomybė (žr. 2013 m. balandžio 16 d. BGH aiškinamąją nutartį byloje Nr. X ZR 83/12, NJW-RR 2013, p. 1462, 1463). Bet BGH, nagrinėdamas galimą aiškiai registracijos vietoje pareikštą atsisakymą skraidinti, nepadarė jokių išvadų ir aiškiai pripažino, kad Reglamentą Nr. 261/2004 galbūt apima ir atsisakymą vežti dar prieš keleiviui pasiekiant įsodinimo vietą, jeigu apie atsisakymą vežti keleiviui yra aiškiai pareiškama (žr. BGH, ten pat, 11 punktą).

Vis dėlto vėliau priimtame sprendime, kuriame buvo nagrinėtas skrydžio perkėlimas (nauja rezervacija) likus kelioms dienoms iki tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko, Vokietijos *Bundesgerichtshof* (BGH) paaiškino, kad jeigu apie atsisakymą vežti keleiviui pareiškama iš anksto, dar (**orig. p. 7**) prieš jam atvykstant į įsodinimo vietą, keleivio atvykimas registruotis ir į įsodinimo vietą laiku nėra sąlyga kompensacijos dėl atsisakymo vežti reikalavimui pareikšti. Veikiau nei atvykimas registruotis, nei atvykimas prie išėjimo neturi reikšmės, jeigu oro vežėjas dar prieš tai nedviprasmiškai pareiškė neketinantis priimti keleivio skristi (vadinamasis numatomas atsisakymas vežti; žr. 2015 m. kovo 17 d. BGH sprendimą byloje Nr. X ZR 34/14, NJW 2015, p. 2181, 2182, 8 ir paskesni punktai). Atvejis, kai keleivį atsisakoma priimti skristi dar prieš jam atvykstant į įsodinimo vietą, reglamente nėra aiškiai numatytas. Veikiau atsisakymas vežti reglamento 2 straipsnio j punkte apibrėžiamas kaip atsisakymas sėsti į orlaivį ketinantį keleivį priimti į skrydį įsodinimo vietoje. Atsižvelgiant į Reglamentu Nr. 261/2004 siekiamą aukštą apsaugos lygį, atvykimo prie išėjimo visgi negali būti visais atvejais reikalaujama tam, kad būtų galima reikšti teisę į kompensaciją (žr. BGH, ten pat, 11 punktas).

Teisingumo Teismas, kiek žinoma, dar nėra pareiškęs nuomonės dėl numatomo atsisakymo vežti dar registracijos vietoje prieš keleiviui pasiekiant įsodinimo vietą galimybės, todėl reikėjo pateikti jam šį prejudicinį klausimą.

2.

Darant prielaidą, kad apie atsisakymą vežti, kaip jis suprantamas pagal reglamento 2 straipsnio j punktą, oro bendrovė gali pareikšti ne tik įsodinimo vietoje (prie išvykimo vartų), bet ir registracijos vietoje (žr. pirmiau 1 skirsnį), kyla kitas klausimas, iki kurio momento apie tokį atsisakymą vežti gali būti pareiškama. Kolegijos manymu, atsisakymo priimti ieškovę ir jos sutuoktinį į skrydį registracijos vietoje 2018 m. gegužės 27 d. apie 07:00 val., t. y. likus penkioms minutėms iki tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko 07:05 val., nebegalima laikyti teisiškai reikšmingu atsisakymu vežti, nes tuo momentu įlaipinimas buvo akivaizdžiai baigtas ir ieškovės bei jos sutuoktinio buvo nebeįmanoma priimti skristi. Vokietijos *Bundesgerichtshof* (BGH) irgi yra nusprendęs, kad apie *atsisakymą įlaipinti nebegali būti kalbama, kai orlaivis jau išvažiavo iš stovėjimo vietos (orig. p. 8) ir įlaipinti dar vieną keleivį iš tiesų yra nebeįmanoma* (žr. 2009 m. balandžio 30 d. BGH sprendimą byloje Nr. Xa ZR 78/08, NJW 2009, p. 2740, 2741, 9 punktas).

Ir šiuo klausimu – kiek žinoma – Europos Sąjungos Teisingumo Teismo jurisprudencijos nėra, todėl reikėjo pateikti jam šiuos prejudicinius klausimus.

3.

Taip pat pagal BGH jurisprudenciją tokio atsisakymo vežti išraiška nėra tai, kad ieškovei ir jos sutuoktiniui atsakovė rezervavo vietas į kitą skrydį kitą dieną po to, kai jie laiku nepasiekė registracijos vietos. Tokia rezervacija, iš naujo atlikta

keleiviui pavėlavus atvykti į registracijos vietą, BGH manymu, nėra reglamento 2 straipsnio j punkte apibrėžto atsisakymo vežti atvejis (žr. 2009 m. balandžio 30 d. BGH sprendimą byloje Nr. Xa ZR 78/08, NJW 2009, p. 2740, 2742, 20 punktas).

Ir šiuo klausimu – kiek žinoma – Europos Sąjungos Teisingumo Teismo jurisprudencijos nėra, todėl reikėjo pateikti jam šiuos prejudicinius klausimus.

4.

Tam atvejui, jeigu paaiškėtų, kad toks vėlyvas atsisakymas vežti registracijos vietoje likus kelioms minutėms iki išvykimo ir po to, kai įlaipinimas jau buvo baigtas, nepatenka į 2 straipsnio j punkto taikymo sritį, kyla kitas klausimas, ar nagrinėjamu atveju dėl su „blogu organizavimu“ susijusios kaltės išimties tvarka negalima visiškai atsiriboti nuo aiškaus pareiškimo apie atsisakymą vežti buvimo ir manyti, kad keleivis turi teisę į kompensaciją pagal reglamento 7 straipsnio 1 dalį.

Europos Sąjungos teismai kol kas nėra išaiškinę, ar tokiu atveju, kaip nagrinėjamas, kai keleiviai laiku (nagrinėjamu atveju – likus maždaug dviem valandoms) iki išvykimo stoja į eilę prie registracijos vietos, bet dėl atsakovės prastos organizacijos (pavyzdžiui, nepakankamas veikiančių registracijos vietų skaičius, darbuotojų trūkumas, keleivių neinformavimas per garsiakalbius) ir (arba) dėl nesklandumų oro uoste (pavyzdžiui, nagrinėjamu atveju – sugedusi bagažo juosta) jų eilė (**orig. p. 9**) prie registracijos vietos ateina tuomet (nagrinėjamu atveju – likus penkioms minutėms iki tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko), kai įlaipinimas yra jau baigtas ir keleiviai dėl šios priežasties nebeskraidinami, yra „atsiakymo vežti“, kaip jis suprantamas pagal reglamento 2 straipsnio j punktą, atvejis.

Tiesa, kad reglamente, kaip pripažinta pirmiau minėtoje Vokietijos *Bundesgerichtshof* (BGH) jurisprudencijoje, reglamentuojamos tik pagrindinės keleivių teisės ir jis neapima visų atvejų, kuriais keleivis – dėl kokių nors priežasčių – nevežamas (žr. 2013 m. balandžio 16 d. BGH aiškinamąją nutartį byloje Nr. X ZR 83/12, NJW-RR 2013, p. 1462, 1463; 2009 m. balandžio 30 d. BGH sprendimą byloje Nr. Xa ZR 78/08, NJW 2009, p. 2740, 2741–2742, (13–14 punktai). Vis dėlto kolegija abejoja, ar Europos Sąjungos Teisingumo Teismas, ypač atsižvelgdamas į Reglamento Nr. 261/2004 tikslą užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį, nelaikytų šio atvejo patenkančiu į 2 straipsnio j punkte apibrėžiamo „atsiakymo vežti“ taikymo sritį.

Tai patvirtinantis argumentas galėtų būti, kad laiku atsistojus į eilę prie registracijos langelio keleivio atsakomybė baigiasi ir prasideda oro vežėjo įtakos sfera. Nuo šio momento keleivis nebegali daryti įtakos savo judėjimui eilėje. Bet oro vežėjas iš principo gali valdyti formalumų tvarkymo organizavimą, pavyzdžiui, atidarydamas papildomus registracijos langelius.

Be to, oro bendrovės privalo taip organizuoti veiklą, kad prieš pasibaigiant registracijos laikui atvykstantis keleivis galėtų laiku užsiregistruoti ir laiku pasiekti orlaivį. Jeigu keleiviui to nepavyksta padaryti, nes dėl trūkstamo personalo, duomenų apdorojimo trikdžių arba problemų skirstant bagažą prie registracijos langelio susidaro ilga eilė, atsakomybė už tai, ko gero, tenka tik oro vežėjui. Antraip oro vežėjas galėtų atimti iš keleivio šias teises, pavyzdžiui, tyčia lėtai tvarkydamas formalumus (pavyzdžiui, rezervavimo daugiau bilietų nei iš tikrųjų yra vietų atveju) arba „sukurdamas“ ilgas eiles (pavyzdžiui, atidarydamas per mažai langelių). Be to, yra įprasta, kad skrydžio, į kurį priėmimas tuoj baigsis, keleivius oro bendrovė dar kartą atskirai kviečia registruotis ar paskelbia apie besibaigiančią registraciją balso pranešimu ir sudaro galimybę atsiliepusiems keleiviams užsiregistruoti be eilės. (**orig. p. 10**)

Reglamento 3 straipsnio 2 dalies a punkte nustatytas 45 minučių terminas turi suteikti keleiviui teisinį tikrumą dėl to, kada vėliausiai jam atvykti registruotis tam, kad galėtų įgyvendinti savo reikalavimą patekti į skrydį. Tačiau jeigu pagrindinė reikšmė tektų faktinei registracijai, keleivis vargu ar galėtų būti tikras, kada tiksliai jam atvykti registruotis. Jis turėtų apvarstyti visus įmanomus su registracija susijusius uždelsimus. Tai sunkiai įmanoma, nes keleivis negali nei konkrečiai numatyti uždelsimų priežasčių, nei objektyviai įvertinti atskirų uždelsimų apimties ar trukmės. Be to, oro vežėjas, žinodamas, kiek keleivių turi rezervavimus į skrydį, gali iš anksto įvertinti, kiek keleivių atvyks prie atitinkamo registracijos langelio. Oro vežėjas tikrai gali planuoti, kad internetu į skrydį užsiregistravę ir registruotą bagažą iš anksto apmokėję keleiviai atvyks registruotis. Jeigu oro vežėjas mato, kad registruojant keleivius gali kilti nesklandumų, skrydį vykdančio oro vežėjas gali imtis priemonių. Pavyzdžiui, jis gali pagal reglamento 3 straipsnio 2 dalies a punktą iš anksto raštu (taip pat elektroniniu būdu) nurodyti ilgesnį laiką, prieš kurį keleiviai privalo atvykti registruotis.

Tiek, kiek atsakovė teigia, kad keleivis negali nieko nedarydamas tiesiog likti stovėti eilėje, o turi pats kreiptis į oro bendrovės darbuotojus, o jei to nepadaro, dalis kaltės tenka ir jam, ir šią poziciją galima pagrįsti svariais argumentais.

Kadangi Europos Sąjungos Teisingumo Teismas kol kas nėra atsakęs į šį klausimą, jį reikėjo pateikti prašyme priimti prejudicinį sprendimą.

III.

<...> [nacionalinės proceso teisės normos]

<...>

(**orig. p. 11**) <...>

Landgericht Düsseldorf