

Anonimizuota versija

Vertimas

C-49/22 – 1

Byla C-49/22

Prašymas priimti prejudicinį sprendimą

Gavimo data:

2022 m. sausio 24 d.

Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas:

Landesgericht Korneuburg (Austrija)

Nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą priėmimo data:

2022 m. sausio 4 d.

Apeliantė, pirmojoje instancijoje atsakovė:

Austrian Airlines AG

Kita apeliacinio proceso šalis, pirmojoje instancijoje ieškovas:

TW

<...>

Landesgericht Korneuburg (Kornoiburgo apygardos teismas), apeliacinės instancijos teismas, <...> byloje, kurioje ieškovas yra **TW**, <...> o atsakovė – **Austrian Airlines AG**, <...> Vienos oro uostas, <...> dėl **1 000** EUR sumos <...> nagrinėdamas atsakovės apeliacinį skundą dėl 2021 m. balandžio 13 d. *Bezirksgericht Schwechat* (Švechato apylinkės teismas) sprendimo, 26 C 276/20p-12, <...> priėmė šią nutartį:

I. Pagal SESV 267 straipsnį Europos Sąjungos Teisingumo Teismui pateikiami šie **prejudiciniai** klausimai:

1. Ar 2004 m. vasario 11 d. 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 (Oro transporto keleivių teisių reglamentas), 5 straipsnio 1 dalies a punktą ir 8 straipsnio 1 dalies b punktą reikia

aiškinti taip, kad nukreipimu kitu maršrutu į galutinę paskirties vietą panašiomis kelionės sąlygomis, kurį atšaukus skrydį turi pasiūlyti skrydį vykdomas oro vežėjas, laikytinas ir repatriacinis skrydis, vykdomas įgyvendinant valstybėje viešosios valdžios funkciją, jei skrydį vykdomas oro vežėjas negali pagrįsti teisės vežti keleivį, bet galėtų registruoti keleivį į skrydį ir padengti jo išlaidas ir galiausiai vykdo tokį skrydį pagal sutartinį susitarimą su valstybe tuo pačiu orlaiviu ir tuo pačiu skrydžio laiku, kurie būtų buvę numatyti pirma atšauktam skrydžiui?

2. Ar 2004 m. vasario 11 d. 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 (Oro transporto keleivių teisių reglamentas), 8 straipsnio 1 dalį reikia aiškinti taip, kad keleivis, kuris pats registruojasi į pirmajame klausime aprašytą repatriacinį skrydį ir sumoka valstybei už šį skrydį privalomąjį išlaidas padengiantį mokestį, turi tiesiogiai iš Oro transporto keleivių teisių reglamento kylančią teisę reikalauti iš oro vežėjo kompensuoti šias išlaidas, net jei šios išlaidos nėra vien skrydžio išlaidos?

II. <...> (Bylos nagrinėjimo sustabdymas)

MOTYVAI

A. Faktinės aplinkybės

Atsakovė yra Austrijos oro vežėja. Ieškovas ir jo sutuoktinė turėjo po patvirtintą rezervavimą atsakovės vykdytiems skrydžiams OS 17 2020 m. kovo 7 d. iš Vienos (VIE) į Mauricijų (MRU) ir OS 18 2020 m. kovo 20 d. iš Mauricijaus (MRU) į Vieną (VIE). Abu skrydžiai buvo ieškovams pasiūlyto kelionės paslaugų paketo dalis.

Skrydis OS 17 buvo įvykdytas pagal tvarkaraštį, o 2020 m. kovo 18 d. skrydį OS 18 atsakovė atšaukė dėl COVID-19 pandemijos ir veiksmų, kurių dėl šios pandemijos ėmėsi Austrijos Federalinė Vyriausybė. Nors atsakovė turėjo ieškovo ir jo sutuoktinės kontaktinius duomenis, su jais nesusisiekė ir atitinkamai nepriminė jiems jų teisių pagal Oro transporto keleivių teisių reglamento 8 straipsnio 1 dalį. Tik 2020 m. kovo 19 d. ieškovui ir jo sutuoktinei paskambino kelionių organizatorius ir pranešė apie atšauktą skrydį ir Austrijos užsienio reikalų ministerijos 2020 m. kovo 20 d. numatytą repatriacinį skrydį. Tuo metu kiti reguliarūs skrydžiai nebebuvo vykdomi.

Ieškovas ir jo sutuoktinė registravosi į šį skrydį internetu Užsienio reikalų ministerijos interneto svetainėje. Jie sumokėjo Užsienio reikalų ministerijai už registraciją privalomą išlaidas padengiantį mokestį, kiekvienas po 500 EUR. Šį skrydį, kurio numeris OS 1024, vykdė atsakovė tuo pačiu metu, kuriuo buvo numatytas vykdyti skrydis OS 18. Atsakovė neturėjo galimybės pati perregistruoti

keleivių į šį repatriacinį skrydį, tačiau būtų galėjusi registruoti keleivius Užsienio reikalų ministerijos interneto svetainėje ir kompensuoti išlaidas. Atsakovė gavo nenustatytą dalį iš tų 500 EUR, kuriuos turėjo sumokėti kiekvienas keleivis.

Ieškovo sutuoktinė perleido savo teises, susijusias su skrydžio OS 18 atšaukimu, ieškovui.

B. Šalių reikalavimai ir argumentai

2020 m. rugsėjo 14 d. ieškiniu **ieškovas** iš pradžių reikalavo 900 EUR su palūkanomis. Jis teigė, kad atsakovė įvykdė skrydį OS 18, tačiau „pareikalavo du kartus už jį sumokėti“ – 900 EUR sumą. 2021 m. sausio 27 d. parengiamuoju dokumentu ieškovas išplėtė savo reikalavimą iki 1000 EUR su palūkanomis ir nurodė, kad, nors atsakovė ir atšaukė skrydį OS 18, vis dėlto galiausiai jį įvykdė, „užmaskavusi kaip vyriausybės skrydį“, už kurį keleiviai turėjo sumokėti po 500 EUR. Taigi skrydis buvo įvykdytas, bet už jį buvo „pareikalauta sumokėti antrą kartą, 500 EUR“. Priešingai, nei nustatyta Oro transporto keleivių teisių reglamento 8 straipsnio 1 dalies b punkte, atsakovė ne tik nesiūlė ir neorganizavo pakaitinio skrydžio, bet dar ir pareikalavo padengti kelionės, kurią susiorganizavo pats ieškovas, išlaidas. Atsižvelgiant į tai, kad taip pažeidė įsipareigojimus pagal Sąjungos teisę, ji yra atsakinga už žalą, kurią ieškovas patyrė dėl to, kad turėjo savo sąskaita ištaisyti šią padėtį ir pasirūpinti pakaitiniu skrydžiu.

Atsakovė prašė atmesti ieškinį, su juo nesutiko ir atsiliepime į ieškinį iš esmės nurodė, kad skrydis OS 18 turėjo būti atšauktas dėl COVID-19 pandemijos. Ieškovas pasiekė savo galutinę paskirties vietą Užsienio reikalų ministerijai vykdant repatriacijos veiksmus; pati atsakovė nereikalavo iš jo atlygio. Skrydis OS 18 buvo rezervuotas kaip kelionės paketo dalis; ieškovas neįrodė skrydžio bilieto kainos, todėl ieškinio reikalavimas kelia abejonių. Kelionių organizatorius nepateikė jai ieškovo kontaktinių duomenų. Repatriacinis skrydis nėra pakaitinis skrydis, kaip tai suprantama pagal Oro transporto keleivių teisių reglamento 3 straipsnio 3 dalį, nes šiuo atveju kalbama ne apie visuomenei prieinamą tarifą. Kitų reguliarių skrydžių nebuvo. Tik Užsienio reikalų ministerija galėjo nuspręsti, kas vyks repatriaciniu skrydžiu; taigi pati atsakovė negalėjo perregistruoti ieškovo į šį skrydį.

C. Ankstesnis procesas

Pirmosios instancijos teismas patenkino ieškinį dėl pagrindinio reikalavimo ir atmetė neesminį prašymą dėl papildomų palūkanų; pastarasis sprendimas buvo neginčijamas. Teismas nustatė pirmiau apibendrintai išdėstytas faktines aplinkybes ir teisiniu požiūriu padarė išvadą, kad atsakovė atšaukė skrydį OS 18, todėl pagal Oro transporto keleivių teisių reglamento 5 straipsnio 1 dalies a punktą privalėjo pasiūlyti pagalbą, kaip tai suprantama pagal Oro transporto keleivių teisių reglamento 8 straipsnį. Nevykdant šios pareigos keleiviai gali pareikšti tiesiogiai iš Sąjungos teisės kylančią teisę į kompensaciją. Neinformavusi keleivių

apie skrydžio atšaukimą ir Oro transporto keleivių teisių reglamento 8 straipsnyje numatytą galimybę rinktis, atsakovė neįvykdė įsipareigojimų, todėl jai tenka atsakomybė už abiem keleiviams padarytą, po 500 EUR siekiančią žalą. Pareiškimas apie perleidimą apima ieškovo pareikštus jo sutuoktinės reikalavimus. Nors norint pateikti reikalavimą atlyginti žalą būtina nustatyti atsakovės kaltę, ji turi būti laikoma kalta, nes pati neregistravo keleivių Užsienio reikalų ministerijos interneto svetainėje ir neperėmė repatriacinio skrydžio išlaidų.

Atsakovė dėl šio sprendimo pateikė **apeliacinį skundą**, kuriuo prašo pakeisti skundžiamą sprendimą ir atmesti ieškinį; jei šis reikalavimas nebūtų patenkintas, prašoma panaikinti sprendimą. Tiek, kiek tai svarbu nagrinėjant prašymą priimti prejudicinį sprendimą, apeliante teigia, kad jai negali būti priekaištaujama dėl žalos keleiviams sukėlimo. Ji neturėjo galimybės perregistruoti keleivių. Reguliarūs skrydžiai nebebuvo vykdomi, o repatriacinis skrydis nėra pakaitinis skrydis kitu maršrutu, kaip tai suprantama pagal Oro transporto keleivių teisių reglamento 8 straipsnį, nes atsakovė negalėjo turėti įtakos keleivių perregistravimui į šį skrydį. Minėtas skrydis veikiau buvo suvereni priemonė, kurios ėmėsi valstybė, kad piliečiai būtų pargabenti namo. Reikalavimas, kad oro vežėjas registruotų keleivius į tokius skrydžius, pernelyg išplėstų oro vežėjo rūpestingumo pareigos ribas. Nurodyta 500 EUR suma vienam keleiviui nėra įprastas transporto įkainis, tai yra Austrijos Respublikos rinktas mokestis išlaidoms padengti. Net jei ji būtų informavusi keleivius apie Užsienio reikalų ministerijos repatriacinį skrydį, jie būtų turėję sumokėti šį išlaidas padengiantį mokestį. Net jei šis mokėjimas vis dėlto laikytinas žala, žalą sukėlus įvykis buvo skrydžio OS 18 atšaukimas. Tai savo ruožtu buvo būtina dėl COVID-19 pandemijos, apeliantei dėl to negali būti priekaištaujama.

Atsiliepime į apeliacinį skundą ieškovas prašo netenkinti apeliacinio skundo. Ieškovas iš esmės teigia, kad pirmosios instancijos teismo požiūris yra teisingas.

Prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiantis teismas, kaip **apeliacinės instancijos teismas**, turi priimti sprendimą dėl ieškovo reikalavimų antrojoje, paskutinėje, instancijoje. Remiantis nacionalinės proceso teisės nuostatomis, jis turi vertinti tik teisės klausimus.

D. Teisinis pagrindas

Oro vežėjo pareiga suteikti pagalbą kyla iš šių Oro transporto keleivių teisių reglamento nuostatų:

5 straipsnis. Skrydžių atšaukimas

1. Atšaukus skrydį:

<...>

- a) skrydį vykdančias oro vežėjas atitinkamiems keleiviams teikia pagalbą pagal 8 straipsnį

8 straipsnis. Teisė atgauti sumokėtą sumą arba vykti kitu maršrutu

1. Kai daroma nuoroda į šį straipsnį, keleiviams leidžiama rinktis: <...>
- b) kaip galima greitesnį nukreipimą kitu maršrutu į galutinę paskirties vietą panašiomis kelionės sąlygomis

E. Prejudicinių klausimų pateikimo motyvai

Dėl pirmojo klausimo

Pirmiausia reikia pažymėti, kad pagalba ir repatriacija įvykus nelaimei yra konsulinės apsaugos dalis ir viena iš Austrijos Respublikos konsulinių funkcijų (*KonsG* 3 straipsnio 2 dalies 5 punktas). Vykdydama šią funkciją, valstybė įgyvendina viešąją valdžią (žr. *RIS-Justiz RS0132961*). Atsakovė oro vežėja dalyvavo šiame procese kaip Austrijos Respublikos sutartinė partnerė, bet neturėjo jokios įtakos jos sprendimui.

Taigi ginčo baigtis priklauso nuo teisingo sąvokų „teikia“ Oro transporto keleivių teisių reglamento 5 straipsnio 1 dalies b punkte ir „nukreipim[as] kitu maršrutu“ Oro transporto keleivių teisių reglamento 8 straipsnio 1 dalies b punkte aiškinimo.

Žodžiai „teikia“ reglamento 5 straipsnio 1 dalies b punkte galėtų būti suprantami taip, kad, nors skrydį vykdančias oro vežėjas neprivalo pats vykdyti pakaitinio skrydžio, jis privalo parūpinti keleiviui įgyvendinamą teisę į kito oro vežėjo vykdomą skrydį. Tai atitinka dalyje doktrinos išreikštai nuomonei, kad oro vežėjas privalo pasirūpinti pakaitinio skrydžio bilietais ir pateikti juos keleiviui <...>. Oro transporto keleivių teisių reglamento 2 straipsnio f punkte bilietas apibrėžiamas kaip galiojantis dokumentas, suteikiantis teisę į transportą <...>, kurį išdavė arba įgaliojo išduoti oro vežėjas arba jo įgaliotasis atstovas.

Tai iš esmės susiję su apeliančios argumentu, kad šiuo atveju ji nebūtų galėjusi suteikti tokios teisės keleiviams.

Jei skrydį vykdančio oro vežėjo pareiga susijusi su teisės suteikimu, bet jis negali suteikti tokios teisės, būtų galima teigti, kad nesiėmus kitų priemonių, kaip šiuo atveju – keleivių registravimo į repatriacinį skrydį, nėra pažeidžiama Oro transporto keleivių teisių reglamento 8 straipsnyje nustatyta pareiga teikti pagalbą, taigi tuo negali būti paremta ir teisė į kompensaciją, kaip tai suprantama pagal Teisingumo Teismo sprendimą *Rodriguez / Air France*, C-83/10.

Vis dėlto, prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiančio teismo nuomone, yra argumentų, leidžiančių manyti, kad Oro transporto keleivių teisių reglamento

8 straipsnio 1 dalies b punkte nustatyta pareiga taikoma ne tik tais atvejais, kai oro vežėjas gali suteikti tokią teisę.

Viena vertus, Teisingumo Teismas dėl Oro transporto keleivių teisių reglamento 9 straipsnio 1 dalies b punkto yra nusprendęs, kad šia nuostata neapibrėžiamos sutartinius santykius, kurie gali atsirasti vykdant šią prievolę, reglamentuojančios taisyklės (NM/ ON, C-530/19, [28 punktas]). Galiausiai Teisingumo Teismas nusprendė, kad pagal Sąjungos teisę oro vežėjas neturi prievolės pats pasirūpinti apgyvendinimo sąlygomis. Atsižvelgiant į tai, kad abiem nuostatomis siekiama to paties tikslo, ši išvada galėtų būti taikoma šioje byloje. Taigi, atrodo teisinga manyti, kad oro vežėjo pareigos neapsiriboja vien keleiviui suteikiama tiesiogine teise trečiojo asmens atžvilgiu.

Kita vertus, Teisingumo Teismas, aiškindamas Oro transporto keleivių teisių reglamentą, ne kartą rėmėsi tikslu užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį, kylančiu iš 1 konstatuojamosios dalies (TAP, C-74/19 [54 ir 58 punktai]; WZ/ Austrian Airlines AG, C-826/19 [26 ir 27 punktai]). Pareiga kaip galima greičiau nukreipti kitu maršrutu apima ne tik pareigą pasiūlyti kitą skrydį, bet ir padengti jo išlaidas. Tiesa, keleivis neprivalo aktyviai prisidėti prie tinkamo pakaitinio skrydžio paieškos (Rusu, C-354/18 [55 punktas]). Jei jis vis dėlto prisideda ir turi galimybę vyksti kitu maršrutu panašiomis sąlygomis, o oro vežėjas pats nebūtų galėjęs suteikti jam tokios galimybės, tikslui užtikrinti aukštą apsaugos lygį prieštarautų vien dėl tokios priežasties išnykusi oro vežėjo pareiga padengti vykimo kitu maršrutu išlaidas.

Vis dėlto galiausiai sprendimas priklauso ir nuo to, ar valstybės vykdomas repatriacinis skrydis yra laikytinas „nukreipimu kitu maršrutu panašiomis kelionės sąlygomis“, kaip tai suprantama pagal Oro transporto keleivių teisių reglamento 8 straipsnio 1 dalies b punktą.

Šiuo klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiantis teismas mano, kad požymis „panašios kelionės sąlygos“ visų pirma susijęs su faktinėmis kelionės aplinkybėmis, pavyzdžiui, naudojama transporto priemone, tvarkaraštyje numatyto išvykimo ir atvykimo laiku ir kelionės maršrutu. Taigi teismui nekyla jokių abejonų, kad šioje byloje nagrinėjamas skrydis buvo vykdomas panašiomis sąlygomis.

Vis dėlto apeliante teigia, kad tai nebuvo nukreipimas kitu maršrutu, kaip tai suprantama pagal Oro transporto keleivių teisių reglamento 8 straipsnio 1 dalies b punktą, nes repatriacinis skrydis buvo vykdomas taikant įkainį, kuris nėra tiesiogiai ar netiesiogiai prieinamas visuomenei, todėl skrydis nepatenka į reglamento taikymo sritį pagal Oro transporto keleivių teisių reglamento 3 straipsnio 3 dalį.

Ir ši argumentą prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiantis teismas vertina kaip nepagrįstą. Pažymėtina, kad Oro transporto keleivių teisių reglamento 8 straipsnio 1 dalies b punkte minimas tik „nukreipim[as] kitu maršrutu į galutinę

paskirties vietą panašiomis kelionės sąlygomis“. Ši nuostata neleidžia daryti išvados, kad pakaitiniais gali būti laikomi tik tokie skrydžiai, kurie patys patenka į reglamento taikymo sritį. Tiesa, Teisingumo Teismas yra nusprendęs, kad į reglamento taikymo sritį patenka ir skrydis, kuriuo keleiviams buvo pasiūlyta vykti kitu maršrutu pagal Oro transporto keleivių teisių reglamento 8 straipsnio 1 dalį ir jie su tuo pasiūlymu sutiko (*Finnair*, C-832/18). Vis dėlto šis sprendimas buvo priimtas byloje, kurioje keleiviai iš tikrųjų buvo perregistruoti į kitą reguliarų skrydį. Taigi šis sprendimas negali būti vienareikšmiškai suprantamas taip, kad bet kuriuo atveju turi būti įvykdytas toks pakaitinis skrydis, kuriam būtų taikomas reglamentas.

Dėl antrojo klausimo

Teisingumo Teismas jau yra nusprendęs, kad tuomet, kai oro vežėjas pažeidžia jam pagal Oro transporto keleivių teisių reglamento 8 ir 9 straipsnius tenkančias pareigas, keleiviai gali, vadovaudamiesi šiuose straipsniuose nurodytais kriterijais, pasinaudoti teise į kompensaciją, kuri nėra pagrįsta nacionalinės teisės nuostatomis dėl kompensacijos (*Sousa Rodriguez / Air France*, C-83/10 [43 ir paskesni punktai]). Be to, dėl Oro transporto keleivių teisių reglamento 9 straipsnio 1 dalies b punkto teismas jau yra nurodęs, kad keleivio teisė į kompensaciją nustatoma remiantis būtinumo, tinkamumo ir protingumo kriterijais (*McDonagh / Ryanair*, C-12/11 [66 punktas], *NM / ON*, C-530/19 [36 punktas]).

Prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiantis teismas daro prielaidą, kad tie patys kriterijai taikytini ir teisei į kompensaciją pažeidus Oro transporto keleivių teisių reglamento 8 straipsnio 1 dalies b punkte nustatytą pareigą. Tai reikštų, kad oro vežėjas tokiu atveju, koks nagrinėjamas šioje byloje, turėtų kompensuoti visas šias išlaidas net jei jos nėra susijusios tik su pačiu vežimu.

Prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiančio teismo nuomone, toks aiškinimas geriausiai padėtų siekti Oro transporto keleivių teisių reglamento 8 straipsnio 1 dalies b punkto tikslų, t. y. užtikrinti, kad keleivis kuo greičiau pasiektų savo paskirties vietą <...>. Priešingu atveju keleiviai, kurie dėl kokių nors priežasčių galėjo organizuoti tinkamą pakaitinį skrydį, kurį organizuoti oro vežėjui iš tikrųjų buvo neįmanoma, galėtų atsidurti tokioje padėtyje, kad negalėtų pasinaudoti šiuo skrydžiu dėl išlaidų, kurias turėtų padengti patys.

F. Procesiniai klausimai

<...> (Procesinės pastabos)

<...> (Bylos nagrinėjimas stabdomas)

Landesgericht Korneuburg <...>

Korneiburgas, 2022 m. sausio 4 d.

<...>

DARBINIS VERTINIMAS