

Anonimizuota versija

Vertimas

C-334/19 – 1

Byla C-334/19

Prašymas priimti prejudicinį sprendimą

Gavimo data:

2019 m. balandžio 24 d.

Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas:

Landgericht Stuttgart (Vokietija)

Nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą priėmimo data:

2019 m. kovo 28 d.

Apeliantė:

Eurowings GmbH

Kitos apeliacinio proceso šalys:

GD

HE

IF

Landgericht Stuttgart (Štutgarto apygardos teismas)

Nutartis

Byloje:

- 1) GD, <...>
– ieškovas ir kita apeliacinio proceso šalis –
- 2) HE, <...>
– ieškovė ir kita apeliacinio proceso šalis –

3) IF <...> <...>

– ieškovė ir kita apeliacinio proceso šalis –

<...>

prieš

Eurowings GmbH <...>

– atsakovė ir apeliante –

<...>

dėl kompensacijos pagal Reglamento (EB) Nr. 261/2004 (**orig. p. 2**) 7 straipsnio 1 dalies b punktą

Landgericht Stuttgart 5-oji civilinių bylų kolegija <...>, įvykus 2019 m. vasario 21 d. posėdžiui, 2019 m. kovo 28 d. nutarė:

1. Sustabdyti bylos nagrinėjimą.
2. Pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 267 straipsnį pateikti Europos Sąjungos Teisingumo Teismui šį prejudicinį klausimą dėl Sąjungos teisės išaiškinimo:

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, nuostatas, visų pirma 5 straipsnio 3 dalį, reikia aiškinti taip, kad reikšmingos orlaivio įgulos narių dalies spontaniškas neatvykimas į darbą remiantis laikinuoju nedarbingumu („laukinis streikas“) lemia, kad oro vežėjas, nuomojantis orlaivį su įgula „skrydį vykdančiam oro vežėjui“, kaip tai suprantama pagal šio reglamento 2 straipsnio b punktą, pagal sutartį dėl orlaivio su įgula nuomos („wet lease“), bet neprisiimantis šių skrydžių veiklos atsakomybės, taip pat, kaip „skrydį vykdančias oro vežėjas“, negali remtis „ypatingomis aplinkybėmis“, kaip tai suprantama pagal reglamento 5 straipsnio 3 dalį, pagal [2018 m. balandžio 17 d. Sprendime *Krüsemann ir kt.*, C-195/17, C-197/17–C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17–C-286/17 ir C-290/17–C-292/17, EU:C:2018:258] <...>? (**orig. p. 3**)

Motyvai

I.

1. Ieškovai reikalauja, kad atsakovė sumokėtų jiems po 400 EUR kompensacijos, t. y. iš viso 1 200,00 EUR sumą, pagal 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 261/2004, nustatantį bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisyklės atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba

2

atidėjimo ilgam laikui atveju ir panaikinanti Reglamentą (EEB) Nr. 295/91 (toliau – Skrydžių keleivių teisių reglamentas), ir tai, kaip jį aiškina Europos Sąjungos Teisingumo Teismas skrydžio atidėjimo ilgam laikui atveju, taip pat palūkanas ir ikiteismines išlaidas advokatams.

- 2 Ieškovai rezervavo vietas į atsakovės skrydį 2017 m. rugsėjo 12 d., skrydžio numeris EW 2695, iš Rodo į Štutgartą, tvarkaraštyje numatytas atvykimo į Štutgartą laikas buvo tos pačios dienos 22.35 val. (vietos laiku). Iš tikrųjų orlaivis nusileido Štutgarte tik kitą dieną 15.36 val. Skrydžio iš Rodo į Štutgartą atstumas viršija 1 500 km ir nesiekia 3 500 km. Skrydis turėjo būti vykdomas *Air Berlin* orlaiviu, kurį atsakovė išsinuomojo su įgula „wet lease“ būdu.
- 3 Dėl daugiau kaip tris valandas trukusio vėlavimo atvykti į vietą ieškovai 2017 m. rugsėjo 18 d. pareikalavo iš atsakovės sumokėti kompensacijas. Atsakovė 2017 m. gruodžio 7 d. raštu atsisakė tai padaryti, nes 2017 m. rugsėjo 12 d. didelė dalis *Air Berlin* orlaivių įgulų narių dėl laikinojo nedarbingumo neatvyko į darbą. Ieškovų atstovai 2018 m. sausio 22 d. raštu dar kartą pareikalavo, kad atsakovė sumokėtų kompensacijas. Atsakovė šio reikalavimo taip pat neįvykdė.
- 4 Šalys nesutaria, ar atsakovė gali būti laikoma skrydį vykdančiu oro vežėju, kaip tai suprantama pagal Skrydžių keleivių teisių reglamento 2 straipsnio b punktą, taigi, ar gali būti atsakove, ar atsakovė gali remtis (**orig. p. 4**) ypatingomis aplinkybėmis, kurių nebūtų buvę galima išvengti net ir imantis visų pagrįstų priemonių, kaip apibrėžta Skrydžių keleivių teisių reglamento 5 straipsnio 3 dalyje, atsižvelgiant į tai, kad didelė dalis *Air Berlin* darbuotojų, kaip teigia atsakovė, nebuvo darbe dėl laikinojo nedarbingumo, ir ar ieškovai turi teisę reikalauti apmokėti ikiteismines išlaidas advokatams.
- 5 *Amtsgericht Nürtingen* (Niurtingeno apylinkės teismas) 2018 m. liepos 19 d. sprendimu <...> patenkino ieškinį argumentuodamas, kad atsakovė, kaip skrydį vykdančią oro vežėją, gali būti atsakove, ji negali remtis tik „laukinio streiko“ nulemtu didelio skaičiaus *Air Berlin* pilotų nebuvimu darbe dėl laikinojo nedarbingumo kaip ypatinga aplinkybe, panaikinanti teisę į kompensaciją, o ieškovai gali reikalauti sumokėti prašomas palūkanas ir ikiteismines išlaidas advokatams.
- 6 Atsakovė pateikė apeliacinį skundą dėl apylinkės teismo sprendimo, kurį ieškovai prašo atmesti, ir reikalauja atmesti ieškinį iš dalies pakeičiant apylinkės teismo sprendimą arba sustabdyti bylos nagrinėjimą ir remiantis Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 267 straipsnio trečia pastraipa pateikti „Europos Teisingumo Teismui prejudicinį klausimą, dėl kurio nesutaria šalys“, dėl Skrydžių keleivių teisių reglamento išaiškinimo:
- 7 [pasiūlymas dėl prejudicinio klausimo formuluotės]<...> (**orig. p. 5**)
- 8 <...>

- 9 Atsakovė teigia, kad ji nėra skrydį vykdančios oro vežėjas, kaip tai suprantama pagal Skrydžių keleivių teisių reglamento 2 straipsnio b punktą, ir kad ji – kitaip, nei [2018 m. balandžio 17 d. Sprendime *Krüsemann ir kt.*, C-195/17, C-197/17–C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17–C-286/17 ir C-290/17–C-292/17, EU:C:2018:258]<...> – neturėjo jokios galimybės išvengti *Air Berlin* pilotų neatvykimo į darbą.

II.

- 10 <...>
- 11 Sprendimas dėl apeliacinio skundo priklauso nuo Europos Sąjungos Teisingumo Teismo prejudicinio sprendimo atsakant į rezoliucinėje dalyje suformuluotą prejudicinį klausimą:
- 12 Atsižvelgdama į didelės oro vežėjo *Air Berlin*, iš kurio atsakovė išsinuomojo orlaivį su įgula „wet lease“ būdu, orlaivių įgulų narių dalies laikinąjį nedarbingumą ir visų pirma atsakovės pateiktą 2017 m. rugsėjo 12 d. straipsnį *tagesschau.de* <...>, pagal kurį spontanišką neatvykimą dėl laikinojo nedarbingumo lėmė nesutarimai dėl *Air Berlin* pardavimo, kolegija mano, kad tai buvo „sutarti atlikti veiksmai“, taigi, remiantis [2018 m. balandžio 17 d. Sprendimu *Krüsemann ir kt.*, C-195/17, C-197/17–C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17–C-286/17 ir C-290/17–C-292/17, EU:C:2018:258]<...> – „laukinis streikas“. Ar atsakovė negali remtis „ypatingomis aplinkybėmis“, kaip tai suprantama pagal Skrydžių keleivių teisių reglamento 5 straipsnio 3 dalį, taip pat ir todėl, kad toks „laukinis streikas“ priskiriamas jai, kaip skrydį vykdančiam oro vežėjui, kuriam tenka veiklos atsakomybė (**orig. p. 6**), tarsi tai būtų jos pačios orlaivių įgulų narių streikas? Tokiu atveju apeliacinis skundas negalėtų būti tenkinamas.
- 13 Kita vertus, apeliacinis skundas galėtų būti tenkinamas darant prielaidą, kad *Air Berlin*, kaip nuomotojos ar nuomos su įgula davėjos, orlaivių įgulų narių „laukinis streikas“ dėl nesamos galimybės atsakovei, kaip nuomininkei arba nuomos su įgula gavėjai, kontroliuoti ar paveikti lemia, jog atsakovė gali remtis „ypatingų aplinkybių“ buvimu, kaip tai suprantama pagal Skrydžių keleivių teisių reglamento 5 straipsnio 3 dalį.
- 14 Kolegija linkusi manyti, kad atsakovė, kuri dėl *Air Berlin* orlaivio su įgula „wet lease“ būdu nuomos aplinkybės neturėtų atsidurti nei geresnėje, nei blogesnėje padėtyje, kiek tai susiję su galimybe remtis Skrydžių keleivių teisių reglamento 5 straipsnio 3 dalyje nustatytu atleidimu nuo atsakomybės pagal Skrydžių keleivių teisių reglamento 5 straipsnio 1 dalies c punktą ir 7 straipsnį kompensacijos reikalaujančių oro transporto keleivių atžvilgiu, negu tuomet, jei pati būtų vykdžiusi skrydį, kilus nuomotojos ar nuomos su įgula davėjos orlaivio įgulos narių „laukiniam streikui“ neturėtų remtis „ypatingomis aplinkybėmis“, kaip tai suprantama pagal minėtą nuostatą. Priešingu atveju skrydį vykdančio oro vežėjo prievolė priklausytų nuo to, ar jis naudojasi savo orlaiviu su įgula, ar –

„wet lease“ būdu – nuomojančio oro vežėjo orlaiviu su įgula. Be to, kitokia išvada prieštarautų Skrydžių keleivių teisių reglamento 7 ir 1 konstatuojamosioms dalims.

15 [pastabos dėl atsakovės pasiūlytos prejudicinio klausimo formuluotės] <...>

16 <...> (**orig. p. 7**) <...>

17 <...>

<...>

DARBINIS VERTINMAS