

**Byla C-792/19**

**Prašymas priimti prejudicinį sprendimą**

**Gavimo data:**

2019 m. spalio 28 d.

**Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas:**

*Landgericht Köln* (Vokietija)

**Nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą priėmimo data:**

2019 m. spalio 15 d.

**Atsakovė ir apeliantė:**

*TUIfly GmbH*

**Ieškovė ir kita apeliacinio proceso šalis:**

*EUflight.de GmbH*

---

<...>

***Landgericht Köln* (Kelno apygardos teismas)**

**nutartis**

byloje

*TUIfly GmbH*, <...> Langenhagenas,

atsakovė ir apeliantė,

<...>

prieš

*EUflight.de GmbH*, <...> Hamburgas,

ieškovę ir kitą apeliacinio proceso šalį:

<...>

*Landgericht Köln* 11-oji civilinių bylų kolegija

<...>

**nutarė:**

1. Sustabdyti bylos nagrinėjimą. (**orig. p. 2**)
2. Pagal SESV 267 straipsnį pateikti Europos Sąjungos Teisingumo Teismui šiuos klausimus dėl Sąjungos teisės išaiškinimo:

Ar streiko atveju laikoma, kad skrydis atšauktas arba atvykimas atidėtas ilgam laikui dėl ypatingų aplinkybių, kaip tai suprantama pagal Reglamento (EB) Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį, ir tuomet, kai skrydis, dėl kurio vyksta ginčas, nebuvo tiesiogiai paveiktas streiko ir galėjo būti įvykdytas pagal tvarkaraštį, bet buvo atšauktas arba atidėtas dėl streiko nulemtų skrydžių tvarkaraščio pertvarkymo priemonių, kurių ėmėsi oro vežėjas (šiuo atveju skrydžiui numatytas orlaivis buvo panaudotas streiko pasekmėms šalinti)?

Jei oro vežėjas gali būti atleidžiamas nuo atsakomybės ir pertvarkymo priemonių atveju:

ar turi reikšmės aplinkybė, kad pertvarkymo priemonių buvo imtasi dar prieš prasidedant streikui, kai dar nebuvo galima numatyti, kuris skrydis galiausiai bus paveiktas streiko, ar nuo atsakomybės gali būti atleidžiama ir tuo atveju, kai skrydžių tvarkaraštis buvo pertvarkytas tik vykstant streikui arba jam pasibaigus ir jau buvo aišku, kad streikas neturėjo tiesioginio poveikio skrydžiui, dėl kurio vyksta ginčas?

**Motyvai**

I.

1. Ieškovė pagal perleistą teisę reikalauja, kad atsakovė sumokėtų iš viso 500,00 EUR (du kartus po 250,00 EUR) kompensaciją pagal 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 261/2004, nustatantį bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinantį Reglamentą EEB Nr. 295/91.

Reikalavimas grindžiamas toliau nurodytomis faktinėmis aplinkybėmis.

Keleiviai rezervavo vietas į 2017 m. spalio 11 d. atsakovės skrydį iš Kelno į Maljorkos Palmą. Išvykimas iš Kelno buvo numatytas (**orig. p. 3**) 2017 m. spalio 11 d. 18.55 val., o atvykimas į Maljorkos Palmą – 2017 m. spalio 11 d. 21.20 val. Atstumas tarp Kelno ir Maljorkos Palmos yra 1 308,21 km. Vis dėlto šis skrydis nebuvo vykdomas, kaip numatyta tvarkaraštyje, orlaivis su keleiviais nusileido

Maljorkos Palmoje tik 2017 m. spalio 12 d. 03.20 val. Šis vėlavimas buvo grindžiamas toliau nurodytomis aplinkybėmis.

Atsakovei jau 2017 m. spalio 5 ir 6 dienomis tapo žinoma, kad laikotarpiu nuo 2017 m. spalio 9 d. (17.00 val. UTC) iki 2017 m. spalio 11 d. (04.00 val. UTC) Prancūzijoje vyks visuotinis streikas, kuris gali paveikti oro eismo paslaugas, skrydžių valdymą, radijo ryšį ir skrydžių vadovų darbą.

Streikas paveikė daugelį atsakovės skrydžių tvarkaraštyje numatytų skrydžių, be kita ko, visus skrydžius iš ir į Ispaniją, įskaitant Balearus, taip pat iš ir į Maroką ir Portugaliją. 2017 m. spalio 10 d. penki orlaiviai negalėjo sugrįžti iš Las Palmaso, Tenerifės ir Funšalio į Vokietiją, jų skrydžiai buvo perkelti į kitą dieną, taigi, 2017 m. spalio 11 d. šiais lėktuvais nebuvo galima pradėti vykdyti reisų iš Vokietijos.

Šioje byloje nagrinėjamas skrydis iš Kelno į Maljorkos Palmą, kuris iš pradžių turėjo būti vykdomas orlaiviu D-ATUF, nepateko į streiko laikotarpį. Vis dėlto atsakovė dėl streiko ėmėsi kompleksinių skrydžių tvarkaraščio perplanavimo priemonių ir orlaivį D-ATUF, kuris buvo numatytas byloje nagrinėjamam skrydžiui vykdyti, panaudojo dėl streiko neįvykusiems reisams vykdyti, taip siekdama užpildyti streiko sukeltas spragas skrydžių tvarkaraštyje. Nagrinėjamą skrydį atsakovė įvykdė kitu orlaiviu (D-ATYB), tai lėmė pirmiau nurodytą atidėjimą.

Vėliau keleiviai perleido savo teises dėl skrydžio atidėjimo ieškovei.

Nesutikdama su ieškovės kompensacijos reikalavimu, atsakovė nurodė, kad nagrinėjamas skrydis buvo atidėtas dėl ypatingų aplinkybių, kaip tai suprantama pagal Reglamento (EB) Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį.

- 2 Apylinkės teismas patenkino ieškinį ir įpareigojo atsakovę sumokėti ieškovei 500,00 EUR kartu su bazinę normą 5 procentais viršijančiomis palūkanomis, skaičiuojamomis nuo 2017 m. lapkričio 21 d. Teismas nusprendė, kad skrydis buvo atidėtas ne dėl visuotinio streiko Prancūzijoje, taigi, ne dėl ypatingų aplinkybių. Lemiamą reikšmę skrydžio atidėjimui veikia turėjo (**orig. p. 4**) atsakovės sprendimas panaudoti skrydžiui numatytą orlaivį dėl streiko atsiradusioms spragoms skrydžių tvarkaraštyje užpildyti. Tai, kad nuo atsakomybės tokiu atveju neatleidžiama, to teismo nuomone, taip pat matyti iš 2012 m. spalio 4 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Finnair*, C-22/11, kuris buvo priimtas remiantis panašiomis kaip nagrinėjamoje byloje faktinėmis aplinkybėmis. 2012 m. rugpjūčio 21 d. *Bundesgerichtshof* (Aukščiausiasis Federalinis Teismas) sprendimas savo ruožtu <...> yra susijęs su kitokia faktine situacija, nes tuo atveju oro transporto bendrovė iš anksto prieš paskelbtą streiką atšaukė skrydžius, taigi, dar nebuvo aišku, ar skrydis, dėl kurio kilo ginčas, galiausiai bus paveiktas streiko.
- 3 Atsakovė pateikė apeliacinį skundą dėl apylinkės teismo sprendimo, kurį jai buvo leista pateikti, ir juo toliau prašo atmesti ieškinį. Ji teigia, kad 2012 m. rugpjūčio

21 d. *Bundesgerichtshof* sprendimas <...> taip pat turi būti taikomas nagrinėjamoje byloje susiklosčiusiomis aplinkybėmis, o Teisingumo Teismo jurisprudencijoje kaip tik neprieštarujama atleidimui nuo atsakomybės.

## II.

Sprendimui dėl apeliacinio skundo būtinas Europos Sąjungos Teisingumo Teismo prejudicinis sprendimas, priimtas atsakius į prejudicinį klausimą.

1.

Atsakymas į šį klausimą yra reikšmingas sprendimui priimti.

Jei šioje situacijoje nagrinėjamo skrydžio atveju negalėtų būti atleidžiama nuo atsakomybės remiantis ypatingomis aplinkybėmis, kaip tai suprantama pagal Reglamento (EB) Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį, apeliacinis skundas nebus tenkinamas, nes ieškovė turės teisę į kompensaciją pagal perleistą teisę.

Jei vis dėlto dėl streiko susiklosčiusios ypatingos aplinkybės lemtų atleidimą nuo atsakomybės ir nagrinėjamo skrydžio atveju, apeliacinis skundas būtų tenkinamas, nes atsakovė pakankamai konkrečiai nurodė, jog orlaivis D-ATUF buvo naudojamas siekiant kompensuoti streiko poveikį.

2. (orig. p. 5)

Klausimas, ar skrydis buvo atidėtas dėl ypatingų aplinkybių, kaip tai suprantama pagal Reglamento (EB) Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį, yra normos, konkrečiai – žodžio „dėl“ ir su tuo susijusio priežastingumo – aiškinimo klausimas, kuris kilus abejonių paliekamas Teisingumo Teismo kompetencijai.

3.

Remiantis pozicija, kurios ligi šiol laikėsi kolegija, nagrinėjamu atveju orlaivio atvykimas buvo atidėtas ilgam laikui dėl ypatingų aplinkybių, kaip tai suprantama pagal Reglamento (EB) Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį.

a) 2012 m. rugpjūčio 21 d. sprendime *Bundesgerichtshof* <...> nutarė, jog tuo atveju, kai oro vežėjas iš anksto iki streiko perplanuoja skrydžių tvarkaraštį ir atšaukia skrydžius, turi būti atleidžiama nuo atsakomybės pagal Reglamento (EB) Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį. Šiuo klausimu *Bundesgerichtshof* nurodė:

*„Jei dėl ypatingų aplinkybių kyla susirūpinimas, kad oro vežėjas greitai negalės naudotis didelės dalies savo pilotų paslaugomis, tam tikro skrydžio atšaukimo motyvų nurodymui negali būti taikomi griežti reikalavimai, esant tokiai situacijai oro transporto vežėjas privalo kuo anksčiau pakeisti veiklos planą. Kaip jau minėta, oro transporto vežėjas visų pirma privalo imtis priemonių, kad neigiamų veiksmų poveikis visiems keleiviams būtų kuo mažesnis, ir siekti kuo greičiau atkurti įprastą veiklą šiam poveikiui pasibaigus. Jei oro transporto vežėjas,*

laikydamosis minėtų reikalavimų, išnaudoja visus turimus ir įmanomus išteklius, paprastai neturėtų būti laikoma, jog atskiro skrydžio nevykdymo buvo galima išvengti vien todėl, kad vietoj jo galėjo būti atšauktas kitas skrydis. Turint omenyje situacijos, kurioje reikia priimti sprendimus, sudėtingumą, kai būtina atsižvelgti į didelį skrydžių skaičių ir jų tarpusavio jungtis, oro transporto vežėjui veikiau turėtų būti pripažinta reikiama veiksmų laisvė vertinant priemonių tinkamumą. Mažai tikėtina, kad tokia diskrecija galėtų lemti vartotojų teisių apribojimą, nes pats oro transporto vežėjas yra ekonomiškai suinteresuotas kuo labiau sumažinti streiko padarinius ir neigiamą jo poveikį keleiviams.“ (orig. p. 6)

*Landgericht Frankfurt* (Frankfurto apygardos teismas), remdamasis *Bundesgerichtshof* jurisprudencija, taip pat nusprendė, kad nuo atsakomybės už skrydžio atšaukimą atleidžiama, jei skrydis atšauktas prieš streiką <...>.

b) Dalyje žemesnių instancijų teismų jurisprudencijos, priešingai, atmetamas oro vežėjų atleidimas nuo atsakomybės skrydžių pertvarkymo atvejais, nes tokiais atvejais skrydžiai atšaukiami arba atidedami ne dėl ypatingų aplinkybių, o dėl verslo sprendimų <...>. Šiuo klausimu paprastai daroma nuoroda į 2012 m. spalio 4 d. Teisingumo Teismo sprendimą *Finnair*, C-22/11 <...>. Be to, tiesioginio priežastinio ryšio tarp ypatingų aplinkybių ir poveikio skrydžiui, dėl kurio kilo ginčas, reikalavimas taip pat iš dalies kildinamas iš Reglamento (EB) Nr. 261/2004 15 konstatuojamosios dalies <...>.

Dalyje doktrinos taip pat aiškiai atsisakoma atleisti nuo atsakomybės už perplanavimo priemones, kurių buvo imtasi dėl streiko <...>.

c) Teisingumo Teismas dar nėra priėmęs sprendimo dėl šio prejudicinio klausimo. Paskutinį kartą šis klausimas byloje *TUIfly*, C-195/17, buvo paliktas atviras, nes ypatingų aplinkybių buvimas jau buvo paneigtas. Minėtoje byloje Teisingumo Teismo generalinis advokatas, taip pat remdamasis 2012 m. spalio 4 d. Teisingumo Teismo sprendimu *Finnair*, C-22/11, išreiškė nuomonę, kad ypatingos aplinkybės neapima naujų skrydžių tvarkaraščių, parengtų atsižvelgiant į ypatingas aplinkybes (2018 m. balandžio 12 d. išvada). (orig. p. 7)

d) Kolegija savo ankstesnėje jurisprudencijoje vadovavosi *Bundesgerichtshof* pozicija ir mano, kad joje suformuoti reikalavimai taikytini ir nagrinėjamu atveju, kai skrydžio vykdymas pasibaigus streikui buvo atidėtas dėl su streiku susijusio skrydžių tvarkaraščio perplanavimo.

Taip aiškinti leidžia Reglamento (EB) Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalies tekstas, nes pagal šią nuostatą tik reikalaujama, kad skrydis būtų atšauktas (šiuo atveju – atvykimas atidėtas ilgam laikui) „dėl“ ypatingų aplinkybių, o tai apima netiesioginį poveikį, pasireiškusį tuo, kad dėl būtino perplanavimo nebuvo galimybės naudotis skrydžiui numatytu orlaiviu. Iš minėto teksto negalima daryti išvados, kad ypatingų aplinkybių poveikis skrydžiui turi būti tiesioginis, t. y. kad vykstant streikui skrydžiui vykdyti negalima pasitelkti skrydžiui suplanuoto personalo ar dalies jo<...>.

Reglamento (EB) Nr. 261/2004 15 konstatuojamoji dalis taip pat veikiau patvirtina nei paneigia kolegijos nuomonę šiuo klausimu. Remiantis šia konstatuojamąja dalimi turėtų būti laikoma, kad susidarė ypatingos aplinkybės, kai tam tikrą dieną dėl oro eismo valdymo sprendimo, priimto dėl tam tikro orlaivio, ilgam atidedamas, atidedamas iki kitos dienos arba atšaukiamas vienas ar daugiau to orlaivio skrydžių. Vadinasi, pagal šią nuostatą taip pat apimamas poveikis paskesniems skrydžiams <...>, o tai taikytina ir skrydžiams, kurie dėl ypatingų aplinkybių atidedami iki vienos dienos po ypatingų aplinkybių atsiradimo. Tiesa, tokioje situacijoje ryšys tarp ypatingų aplinkybių ir atšaukimo (atidėjimo) glaudesnis, nes poveikis daromas tam pačiam orlaiviui. Vis dėlto aiškiai matyti, jog reglamento leidėjas neketino apriboti atleidimo nuo atsakomybės reikalavimu, kad poveikis atšauktam (atidėtam) skrydžiui būtų tiesioginis, taip pat kad ypatingų aplinkybių poveikis pasireikštų tuo pačiu metu arba tą pačią dieną; svarbu tik tai, kad ypatingų aplinkybių poveikis *de facto* tęstųsi. Bet kuriuo atveju iš 15 konstatuojamosios dalies nematyti reglamento leidėjo tikslo nustatyti, kad Reglamento (EB) Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalis paprastai apimtų tik tiesioginio priežastinio ryšio atvejus <...>. **(orig. p. 8)** Priešingai, 15 konstatuojamojoje dalyje, kaip pozityviojoje nuostatoje, oro vežėjai tam tikrose situacijose (oro eismo valdymo sprendimo atveju) pripažįstami atleidžiamais nuo atsakomybės.

Kolegijos nuomone, priežastinio ryšio su ypatingomis streiko aplinkybėmis nenutraukia aplinkybė, kad skrydis vykdomas ne pagal tvarkaraštį (taip pat) dėl oro vežėjo priimto verslo sprendimo. Dėl streiko neįvykus keliems skrydžiams neišvengiamai atsiranda faktinė būtinybė nukreipti atitinkamus keleivius kitu maršrutu į kelionės tikslo vietą. Šiuo tikslu oro vežėjas privalo imtis būtinų veiksmų pasitelkdamas turimus arba per trumpą laikotarpį parūpinamus orlaivius, įgulos narius ir t. t., o tokiu atveju įvykdžius reguliarius skrydžių reišius paprastai neįgyjama teisė į kompensaciją už streiko pasekmes. Taigi, skrydžių tvarkaraštis pertvarkomas dėl faktinės būtinybės; atsižvelgiant į tokį neišvengiamumą ir šiuo atveju pagrįsta preziumuoti, kad skrydis buvo atšauktas arba atvykimas atidėtas dėl ypatingų streiko aplinkybių.

Kolegijos nuomone, taip pat nėra itin svarbu, kada pertvarkomas skrydžių tvarkaraštis. Tiesa, vėliau pertvarkant tvarkaraštį jau būna aišku, ar streikas paveikė konkretų skrydį. Vis dėlto faktinė būtinybė reaguoti į ypatingas streiko aplinkybes ir dėl streiko atsiradusius poslinkius skrydžių tvarkaraštyje imantis pertvarkymo veiksmų išlieka ta pati. Atitinkamai pertvarkymo veiksmų momentas niekaip nekeičia padėties priežastinio ryšio požiūriu.

e) Kolegijos nuomone, 2012 m. spalio 4 d. Teisingumo Teismo sprendime *Finnair*, C-22/11, nesuformuluota reikalavimų, kurių reikėtų privalomai laikytis atsakant į prejudicinius klausimus. Pirma, sprendimas buvo susijęs su atsisakymo vežti atveju, kuris jau nepatenka į Reglamento (EB) Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalyje numatytos išimties taikymo sritį. Šiuo aspektu Teisingumo Teismas taip pat neturėjo nagrinėti minėtos normos taikymo srities taip, kad tai turėtų reikšmės sprendimui. Antra, byla C-22/11 buvo grindžiama faktinėmis aplinkybėmis,

kuriomis nagrinėjamas skrydis kaip tik nebuvo atšauktas arba atidėtas dėl pertvarkymo priemonių. Priešingai, skrydis iš tikrųjų buvo vykdomas, tik į orlaivį nebuvo laipinami keleiviai, kurie, kaip ir ieškovas minėtoje byloje, (**orig. p. 9**) T. Lassooy, buvo užsisakę vietas į šį skrydį ir laiku atvykę prie vartų, nes šiuo orlaiviu buvo vežami kiti asmenys, kurie buvo nukreipti vykti kitu skrydžiu vietoj užsakytojo, kuris turėjo būti atšauktas dėl Barcelonos oro uosto darbuotojų streiko.

f) Dėl b punkte nurodytos nuomonės, kurios pastaruoju metu vis dažniau laikomasi, pagal kurią nuo atsakomybės imantis pertvarkymo priemonių neatleidžiama ir kuri paprastai grindžiama 2012 m. spalio 4 d. Teisingumo Teismo sprendimu *Finnair*, C-22/11, ir kuriai, atrodo, taip pat pritaria Teisingumo Teismo generalinis advokatas, kolegija mano esant tikslinga teikti prašymą priimti prejudicinį sprendimą.

<...>

DARBINIS VERTINIMAS