

Byla C-127/20

Prašymas priimti prejudicinį sprendimą

Gavimo data:

2020 m. kovo 5 d.

Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas:

Sąd Rejonowy w Gliwicach (Lenkija)

Nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą priėmimo data:

2020 m. vasario 18 d.

Ieškovė:

D. Spółka Akcyjna

Atsakovė:

W. Zrt

<...>

NUTARTIS

2020 m. vasario 18 d.

Sąd Rejonowy w Gliwicach – VII Wydział Gospodarczy (apylinkės teismas, VII komercinių bylų skyrius <...>

<...>

2020 m. vasario 18 d. Glivicėse

uždaramė teismo posėdyje išnagrinėjęs

bylą, iškeltą pagal *D. Spółka Akcyjna* z siedzibą w *W.* ieškinį

pareikštą *W. Zrt.* z siedzibą w *B.* (Vengrija)

dėl mokėjimo

n u t a r i a :

pateikti Europos Sąjungos Teisingumo Teismui šį teisinį klausimą:

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 (OL L 46, 2004, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 8 t., p. 10), 5 straipsnio 3 dalis turi būti aiškinama taip, kad oro vežėjas, kurio orlaivis susidūrė su paukščiu, imdamasis pagrįstų priemonių, kurias taikyti jis yra įpareigotas, privalo planuodamas skrydžius pagal orlaivių rotacijos sistemą numatyti laiko rezervą, kurio pakaktų reikalaujamai saugumo patikrai atlikti?

O jeigu į šį klausimą būtų atsakyta neigiamai:

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 (OL L 46, 2004, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 8 t., p. 10), 5 straipsnio 3 dalis turi būti aiškinama taip, kad oro vežėjas, kurio orlaivis susidūrė su paukščiu, atsižvelgiant į pagrįstas priemones, kurių jis yra įpareigotas imtis, privalo sudaryti orlaivio įgulos darbo arba komplektavimo planą taip, kad ji būtų pasiruošusi vykdyti skrydį nedelsiant po reikalaujamos saugumo patikros atlikimo, neatsižvelgiant į skrydžio laiko ir darbo laiko apribojimus bei reikalavimus, susijusius su poilsiu, numatytus 2012 m. spalio 5 d. Komisijos reglamento (ES) Nr. 965/2012 (**orig. p. 2**), kuriuo nustatomi su orlaivių naudojimu skrydžiams susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros (OL L 296, 2012, p. 1), III priede?

<...>

(orig. p. 3) PAGRINDIMAS

BYLOS DALYKAS, REIKŠMINGOS FAKTINĖS APLINKYBĖS

1. Ieškovė *D. Spółka Akcyjna z siedzibą w W* (anksčiau – *P. Spółka Akcyjna z siedzibą w W.*) pareiškė ieškinį, kuriame reikalavo priteisti jai iš atsakovės *W. Zrt. z siedzibą w B.* (anksčiau – *Wizz Air Hungary Légitársaság Kft.*, kurios buveinė yra Budapešte) 250,00 EUR sumą su įstatyme numatytomis palūkanomis už vėlavimą, kaip kompensaciją už atidėtą skrydį; šis reikalavimas buvo įgytas po to, kai atsakovės oro vežėjos vykdyto skrydžio W6 1752 keleivis pagal sutartį perleido savo reikalavimą ieškovei.
2. Neginčijamos nustatytos faktinės aplinkybės rodo, kad pirminis kreditorius *B. K.* sudarė sutartį su *W.* dėl vežimo oru, pagal kurią 2017 m. spalio 4 d. buvo vykdomas skrydis Turku-Gdanskas (skrydžio numeris W6 1752, kryptis TKU-GDN). Skrydis buvo atidėtas daugiau kaip 10 valandų nuo planuojamo išvykimo laiko (STD).

3. Pirminė skrydžio atidėjimo priežastis buvo skrydžiui vykdyti skirto orlaivio (registracijos numeris HA-LXK) ir paukščio susidūrimas. Oro vežėjas naudojo šį orlaivį pagal rotacijos sistemą vykdomiems skrydžiams. Susidūrimas su paukščiu įvyko vykdant skrydį W6 1751 (kryptis GDN-TKU), kuris buvo vykdomas prieš pat jau minėtą skrydį W6 1752. Pagal oro vežėjo nustatytą rotacijos sistemą buvo numatyta, kad nuo skrydžio W6 1751 iki skrydžio W6 1752 laikas, kurio pakanka, kad orlaivis būtų parengtas skrydžiui (apsisukimo laikas, angl. *turn-around time*, TAT), bus 35 min – laiko tarpas nuo skrydžio W6 1751 numatomo atvykimo laiko (09:30 UTC) iki skrydžio W6 1751 numatomo išvykimo laiko (10:05 UTC).
4. Po orlaivio ir paukščio susidūrimo buvo būtina atlikti saugumo patikrą (techninę patikrą), kurios metu turėjo būti nustatyti galimi orlaivio pažeidimai ir patikrinta, ar, nepaisant susidūrimo, techninė orlaivio būklė leidžia vykdyti kitą skrydį. Per tą laiką, kai orlaivis vėlavo dėl susidūrimo su paukščiu ir dėl su tuo susijusios techninės orlaivio patikros, baigėsi orlaivio įgulai nustatytas leistinas tarnybinis skrydžio laikas. Tam, kad įgula vėl būtų pasiruošusi dirbti, turėjo praeiti 10 valandų poilsio laikas. Šis laikotarpis sutapo su laiku, kai orlaivis po patikros atlikimo buvo techniškai tinkamas skrydžiui vykdyti. Atidėtas skrydis pradėtas vykdyti tik pasibaigus poilsio laikui.
5. Atsakovė oro vežėja, kvestionuodama savo atsakomybės pagrindus, kaip vieną iš daugelio argumentų nurodė tai, kad skrydis buvo atidėtas dėl ypatingų aplinkybių, kurių ji negalėjo išvengti, nors ėmėsi visų pagrįstų priemonių. Šalių ginčas šiuo klausimu daugiausia buvo susijęs su tuo (**orig. p. 4**), ar prie pagrįstų priemonių, kurių oro vežėjas turi imtis, kad išvengtų ypatingų aplinkybių ar jų padarinių atsiradimo, galima priskirti potencialių ir įmanomų numatyti įvykių numatymą ir atitinkamą oro vežėjo įprastos veiklos pritaikymą prie šių įvykių.

BYLAI REIKŠMINGOS NACIONALINĖS IR SAJUNGOS TEISĖS NUOSTATOS

6. 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 261/2004, nustatantis bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisyklės atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinantį Reglamentą (EEB) Nr. 295/91 (OL L 46, 2004, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 8 t., p. 10):

5 straipsnis

Skrydžių atšaukimas

1. *Atšaukus skrydį: <...>*

c) *atitinkami keleiviai turi teisę į kompensaciją, kurią skrydį vykdomantis oro vežėjas išmoka pagal 7 straipsnį, nebent: <...>*

3. Skrydį vykdantis oro vežėjas neprivalo mokėti kompensacijos pagal 7 straipsnį, jei gali įrodyti, kad skrydis buvo atšauktas dėl ypatingų aplinkybių, kurių nebūtų buvę galima išvengti net ir imantis visų pagrįstų priemonių.

7 straipsnis

Teisė į kompensaciją

1. Kai daroma nuoroda į šį straipsnį, keleiviai gauna tokio dydžio kompensaciją:

a) 250 eurų visų 1 500 kilometrų ar mažesnio atstumo skrydžių atveju; <...>

7. 2018 m. liepos 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/1139 dėl bendrųjų civilinės aviacijos taisyklių, ir kuriuo įsteigiama Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra, iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 2111/2005, (EB) Nr. 1008/2008, (ES) Nr. 996/2010, (ES) Nr. 376/2014 ir direktyvos 2014/30/ES ir 2014/53/ES bei panaikinami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 552/2004 ir (EB) Nr. 216/2008 bei Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3922/91 (OL L 212, 2018, p. 1):

32 straipsnis

Deleguotieji įgaliojimai

(orig. p. 5) 1. 2 straipsnio 1 dalies b punkte nurodytų orlaivių, išskyrus bepiločius orlaivius, naudojimo atžvilgiu Komisijai pagal 128 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriuose nustatomos išsamios taisyklės dėl:

a) skrydžio ir darbo laiko apribojimų sąlygų, kurių turi laikytis 30 straipsnio 1 dalyje nurodyti naudotojai ir orlaivių įgulų nariai, taip pat orlaivių įgulų narių poilsio reikalavimų; <...>

8. 2012 m. spalio 5 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 965/2012, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su orlaivių naudojimu skrydžiams susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros (OL L 296, 2012, p. 1):

ORO.FTL.100

Taikymo sritis

Šioje dalyje nustatyti skrydžio laiko ir darbo laiko apribojimai ir poilsio reikalavimai, kurių turi laikytis vežėjas ir įgulos nariai.

ORO.FTL.105

Apibrėžtys

Šiame skyriuje vartojamų terminų apibrėžtys: <...>

11) darbo laikas – laikas, kuris prasideda, kai vežėjo reikalavimu įgulos narys atvyksta į darbą arba pradeda vykdyti savo pareigas, ir baigiasi, kai jis baigia vykdyti pareigas, įskaitant užduotis, kurias reikia atlikti po skrydžio;

12) tarnybinis skrydžio laikas (FDP) – laikas, kuris prasideda, kai įgulos narys privalo atvykti į darbą, ir kuris apima vieną sektorių ar kelis sektorius ir baigiasi tuomet, kai po paskutinio sektoriaus, kuriame įgulos narys vykdo įgulos nario pareigas, orlaivis galutinai sustoja ir išjungiami jo varikliai; <...>

21) poilsio laikas – tęstinis nepertraukiamas apibrėžtas laikas po darbo arba prieš jį, kai įgulos narys yra laisvas nuo visų pareigų, įskaitant budėjimą ir buvimą atsargoje; <...>

25) budėjimas – iš anksto nurodytas ir apibrėžtas laikotarpis, kuriuo oro vežėjo reikalavimu įgulos narys turi būti pasirengęs gauti pavedimą skristi, būti perkeltas į kitą darbo vietą arba vykdyti kitą darbą be tarpinio poilsio laikotarpio;

ORO.FTL.110

(orig. p. 6) Vežėjo pareigos

Vežėjas: <...>

b) užtikrina, kad tarnybinis skrydžio laikas būtų planuojamas taip, kad įgulos nariai nebūtų pavargę ir galėtų bet kokiomis aplinkybėmis pakankamai saugiai naudoti orlaivį; <...>

g) nustato pakankamos trukmės poilsio laikotarpius, kad įgulos nariams praeitų ankstesnio darbo poveikis ir kad kito tarnybinio skrydžio laiko pradžioje jie būtų pailsėję;

i) skrydžius planuoja taip, kad neviršytų leistinos tarnybinio skrydžio laiko trukmės, atsižvelgdamas į laiką, reikalingą pasirengti skrydžiui, sektoriaus laiką ir darbų atlikimo punkte laiką; <...>

TEISINĖS ABEJONĖS IR JŲ REIKŠMĖ BYLOS IŠSPRENDIMUI

9. 2012 m. spalio 23 d. sprendime (sujungtos bylos C-581/10 ir C-629/10; ECLI:EU:C:2012:657) Europos Sąjungos Teisingumo Teismas išaiškino Reglamento (EB) Nr. 261/2004 5, 6 ir 7 straipsnius, nuroydamas, kad atidėtų skrydžių keleiviams priklauso 7 straipsnyje numatyta teisė į kompensaciją, jeigu dėl šių skrydžių jie praranda tris ar daugiau valandų, t. y. jeigu galutinę paskirties vietą pasiekia trimis ar daugiau valandų vėliau, nei iš pradžių oro vežėjo numatytas atvykimo laikas.

10. Kituose sprendimuose, priimtuose išnagrinėjus prašymą priimti prejudicinį sprendimą, Europos Sąjungos Teisingumo Teismas patvirtino, kad oro vežėjas gali būti atleistas nuo atsakomybės, jeigu įrodo, kad orlaivio techninė problema atsirado dėl įvykių, kurie dėl savo pobūdžio ar atsiradimo priežasčių nėra būdingi normaliai oro vežėjo veiklai ir kurių jis negali realiai valdyti (pavyzdžiui, 2009 m. lapkričio 19 d. Europos Sąjungos Teisingumo Teismo sprendimas, C-402/07 ir C-432/07, ECLI:EU:C:2009:716; 2008 m. gruodžio 22 d. Europos Sąjungos Teisingumo Teismo sprendimas, C-549/07, ECLI:EU:C:2008:771).
11. Be to, jau yra išaiškinta, kad Bendrijos teisės nuostatos turi būti aiškinamos taip, kad sąvoka „ypatingos aplinkybės“, apie kurias kalbama Reglamento (EB) Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalyje, apima tokius įvykius kaip orlaivio ir paukščio susidūrimas, dėl kurio atsiranda poreikis atlikti technines orlaivio patikras, neatsižvelgiant į tai, ar dėl šio susidūrimo atitinkamam orlaiviui iš tikrųjų buvo padaryta žalos (2017 m. gegužės 4 d. Europos Sąjungos Teisingumo Teismo sprendimas, C-315/15, ECLI:EU:C:2017:342). (orig. p. 7)
12. Pastarojoje byloje nacionalinis teismas, pateikdamas Teisingumo Teismui prejudicinius klausimus, siekė, be kita ko, kad būtų išsklaidyta teismų praktikoje dažnai kylanti abejonė, ar oro vežėjas, imdamasis jam privalomų pagrįstų priemonių, jau savo skrydžių planavimo pagal rotacijos sistemą etape turi numatyti laiko rezervą, kurio pakaktų reikalaujamoms saugumo patikroms atlikti (sprendimo 55 punktą). Vis dėlto, atsižvelgiant į nagrinėjamos bylos faktines aplinkybes (skrydžio vėlavimą lėmė ir kitos aplinkybės, o ne vien skrydžių planavimas pagal rotacijos sistemą), iškeltos problemos sprendimas galiausiai neturėjo reikšmės bylos baigčiai, todėl į iškeltą klausimą buvo atsakyta pateikti atsakymą (sprendimo 56–57 punktai).
13. Minėtas klausimas, kurio ribas Europos Sąjungos Teisingumo Teismas apibrėžė gana tiksliai (nepriimdamas privalomo sprendimo), taip pat su tuo susijusios kitos abejonės teismų praktikoje iškilo dar kartą, ir tai suteikė pagrindą pateikti prašymą priimti prejudicinį sprendimą dėl šios nutarties 1 punkte suformuluoto klausimo.
14. Nacionalinis teismas suabejojo, kokios apimties yra Sąjungos teisės aktų leidėjo oro vežėjui nustatyta pareiga prie ypatingos aplinkybės (orlaivio ir paukščio susidūrimo) pritaikyti priemones, kurios šios aplinkybės atsiradimo metu atitinka sąlygas, kurių oro vežėjas gali imtis techniniu ir ekonominiu požiūriu. Šioje byloje nagrinėjamoje situacijoje tai būtų atitinkamo laiko rezervo numatymas rotacinėje skrydžių planavimo sistemoje, kad po susidūrimo su paukščiu orlaivio saugumo patikra galėtų būti atlikta nesukeliant keleiviams žalos, susijusios su skrydžio atidėjimu ilgam laikui.
15. Mėginamas į nurodytą klausimą pažvelgti plačiau (tai parodo pateikiamas antrasis prejudicinis klausimas), nacionalinis teismas prašo Europos Sąjungos Teisingumo Teismo išaiškinti pirmiau išdėstytas Sąjungos teisės nuostatas ir atsakyti, kiek oro vežėjas, planuodamas savo veiklą, turi atsižvelgti į papildomus

veiksnius, kuriuos vis dėlto galima numatyti ir potencialiai apskaičiuoti, turint omenyje nenumatytas, ypatingas aplinkybes, kurių nebuvo įmanoma išvengti.

16. Nors ligšiolinėje Teisingumo Teismo jurisprudencijoje galima išskirti bendrus principus, kurie yra tinkami vertinant oro vežėjo galimybę imtis ekonominių ir techninių priemonių, kuriomis siekiama išvengti skrydžio atidėjimo (2011 m. gegužės 12 d. Europos Sąjungos Teisingumo Teismo sprendimas, (**orig. p. 8**), C-294/10, ECLI: EU:C:2011:303; 2008 m. gruodžio 22 d. Europos Sąjungos Teisingumo Teismo sprendimas, C-549/07, ECLI:EU:C:2008:771), jie pakankamai neišsklaido šioje srityje iškilusių abejonių.
17. Nagrinėjamoje byloje konkrečios nacionalinio teismo abejonės kyla dėl Sąjungos teismų jurisprudencijoje nustatyto reikalavimo (kuris nėra plačiau nagrinėjamas šioje jurisprudencijoje) oro vežėjui panaudoti visas turimas žmogiškųjų išteklių priemones (neužsikraunant nepakeliamos naštos atsižvelgiant į savo įmonės pajėgumus), siekiant išvengti situacijos, kai dėl susiklosčiusių ypatingų aplinkybių skrydis būtų atidėtas ilgam laikui. Jeigu būtų pritarta siauram aiškinimui, kurį byloje siūlo ieškovas, tuomet jau *in limine* reikėtų atmesti oro vežėjo galimybę remtis priešastinį ryšį su ypatingomis aplinkybėmis išlaikančiu orlaivio įgulos poilsio laiku, dėl kurio skrydžio atidėjimo laikas pailgėja. Tokiu atveju būtų pagrįsta teigti, jog dėl to, kad leistinos darbo laiko ir skrydžių vykdymo veiklos laiko ribos yra nustatytos visuotinai taikomo teisės akto nuostatose, o oro vežėjui nustatyta pareiga sudarant darbo grafiką atsižvelgti į šias ribas, jis taip pat privalo numatyti personalo rezervą kurio nors iš aptarnaujamų skrydžių galimo vėlavimo atveju, jeigu planuojant ir organizuojant skrydžių vykdymo veiklą yra įmanoma numatyti patį skrydžio vėlavimą, neatsižvelgiant į jo priežastis. Tokiu atveju neatsižvelgimo į šį veiksnių riziką tektų oro vežėjui. Vis dėlto atrodo, kad pagal teisės aktus taip pat galima vadovautis kitokia teisine samprata, kurios laikosi atsakovė ir pagal kurią oro vežėjas atleidžiamas nuo pareigos laikyti orlaivio įgulą rezervinės parengties būsenoje. Priešingu atveju oro vežėjams nustatomos pareigos praktiškai reikštų oro vežėjo būtinybę kiekviename oro uoste, kuriame jis vykdo skrydžius, laikyti papildomą personalą, kuris galėtų perimti atidėto skrydžio įgulos darbą, bet ir tai galėtų pasirodyti nepakankama priemonė, jeigu panašiu laiku vienoje vietoje dėl ypatingų aplinkybių būtų atidėta daugiau skrydžių.
18. Reikėtų pažymėti, kad pirmiau išdėstytos abejonės, susijusios su abiem prejudiciniais klausimais, nacionalinių teismų praktikoje sprendžiamos nevienodai. Panašiomis faktinėmis aplinkybėmis nacionaliniai teismai, net ir tas pats teismas ar jo skyrius, pateikia vienas kitam prieštaraujančius teisinius vertinimus, skirtingai sprenddami faktiniu ir teisiniu požiūriu panašias bylas <...> [nuoroda į Lenkijos teismų praktiką]. (**orig. p. 9**)
19. Išdėstytos abejonės ir su jomis susiję teismų praktikos skirtumai rodo, kad Europos Sąjungos Teisingumo Teismui reikia išaiškinti Sąjungos teisę, siekiant užtikrinti teisinės tvarkos apibrėžtumą ir vienodą teisės taikymą nacionaliniuose Europos Sąjungos valstybių narių teismuose.

<...>

DARBINIS VERTINMAS