

Anonimizuota versija

Vertimas

C-308/21–1

Byla C-308/21

Prašymas priimti prejudicinį sprendimą

Pateikimo data:

2021 m. gegužės 14 d.

Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas:

Tribunal Judicial da Comarca dos Açores (Juízo Local Cível de Ponta Delgada – Juiz 4) (Azorų pirmosios instancijos teismas – Ponta Delgada civilinių bylų skyrius – Kolegija Nr. 4) (Portugalija)

Nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą priėmimo data:

2021 m. sausio 25 d.

Ieškovai:

KU

OP

GC

Atsakovė:

SATA International – Azores Airlines SA

Tribunal Judicial da Comarca dos Açores

Juízo Local Cível de Ponta Delgada – Juiz 4

(Azorų pirmosios instancijos teismas – Ponta Delgada civilinių bylų skyrius – Kolegija Nr. 4)

(Praleista)

Bendra tvarka nagrinėjamas ieškinys

(Praleista)

Dėl prejudicinio prašymo pateikimo ESTT pagal ESTT procedūros reglamento 94 straipsnį

*

1) Trumpa ginčo dalyko ir reikšmingų faktinių aplinkybių santrauka

Šioje byloje, kurioje sujungtos trys atskiros bylos, nagrinėjamos aplinkybės, kai trys ieškovai įsigijo lėktuvo bilietus dviem skrydžiams nuo Lisabonos oro uosto iki Azorų autonominio regiono (San Migel ir Piko salų), kurie turėjo įvykti 2017 m. gegužės 10 d. Vienas iš skrydžių buvo atšauktas ir ieškovams buvo pasiūlyti alternatyvūs skrydžiai; kitas skrydis įvyko vėliau. Bet kuriuo atveju ieškovai atvyko į paskirties vietą vėliau kaip tris valandas, nei buvo numatyta.

Vėlavimą lėmė tą dieną nuo 13.19 val. įvykęs neplanuotas ir netikėtas Lisabonos oro uoste veikiančios degalų tiekimo sistemos sutrikimas. Dėl šios aplinkybės reikėjo pertvarkyti ne tik šių oro linijų, bet visą Lisabonos oro uosto veiklą, ir siekiant ištaisyti šį sutrikimą teko vykti į artimų oro uostų degalų centrus. Taip pat reikia pažymėti, kad iš nustatytų faktinių aplinkybių matyti, jog Lisabonos oro uostas nėra atsakingas už degalų tiekimo oro uoste sistemą, už kurią atsakingas trečiasis asmuo.

Kyla klausimas, ar ilgiau kaip 3 val. trukęs vėlavimas arba skrydžio atšaukimas, kuriuos lėmė degalų tiekimo sistemos išvykimo oro uoste, kai pastarasis yra atsakingas už degalų sistemos valdymą, sutrikimas laikytina „ypatinga aplinkybe“, kaip tai suprantama pagal 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį.

*

Šioje byloje **reikšmingos faktinės aplinkybės:**

a.1) Dėl bylos 957/20.5T8PDL (orig. p. 2)

1. Ieškovas KU, padaręs rezervaciją NM8E8P, nusipirko lėktuvo bilietą atsakovės vykdomiems ir 2017 m. gegužės 10 d. planuotiems skrydžiams S4321 ir SP107 iš Lisabonos oro uosto (LIS), išvykimo laikas 12.50 val., į Santa Maria (Azorai) oro uostą (SMA), atvykimo laikas 2017 m. gegužės 10 d. 19.15 val., su persėdimu Ponta Delgada (Azorai) oro uoste (PDL), į kurį turėjo atvykti 14.15 val., o išvykti 19.15 val. (vietinis laikas).
2. Ieškovas užsiregistravo minėtam skrydžiui ir įlipo į lėktuvą.
3. Skrydis S4321 atvyko į paskirties vietą, Ponta Delgados (Azorai) oro uostą (PDL) 19.30 val., dėl ko ieškovas negalėjo įlipti skrydžiui SP107.

4. Atstumas tarp Lisabonos ir Santa Maria yra 1407,62 km.

a.2) Dėl bylos 963/20.0T8PDL

5. Ieškovas GC, padaręs rezervaciją NW53AK, nusipirko lėktuvo bilietą atsakovės vykdomam ir 2017 m. gegužės 10 d. planuotam skrydžiui S4321 iš Lisabonos oro uosto (LIS), išvykimo laikas 12.50 val., į Ponta Delgada (Azorai) oro uostą (PDL), atvykimo laikas 14.15 val. (vietinis laikas).
6. Ieškovas užsiregistravo minėtam skrydžiui ir įlipo į lėktuvą.
7. Šis skrydis buvo atidėtas ir į Ponta Delgados (Azorai) oro uostą (PDL) jis atvyko 19.30 val., t. y. 5 val. ir 15 minučių vėliau, palyginti su iš pradžių numatytu atvykimo laiku.
8. Atstumas tarp Lisabonos ir Ponta Delgada yra 1422,09 km.

a.3) Dėl bylos 961/20.3T8PDL

9. Ieškovas OP, padaręs rezervaciją 6I9R8M, nusipirko lėktuvo bilietą atsakovės vykdomam ir 2017 m. gegužės 10 d. planuotam skrydžiui S4142 iš Piko salos (Azorai) oro uosto (PIX), išvykimo laikas 17.35 val., į Lisabonos oro uostą (LIS), atvykimo laikas 21.05 val. (vietinis laikas).
10. Atsakovė atšaukė skrydį S4142. (**orig. p. 3**)
11. Atšaukus šį skrydį, 2017 m. gegužės 10 d. ieškovui buvo pasiūlytas alternatyvus skrydis S4136 iš Terčos oro uosto (TER), išvykimo laikas 21.25 val., į Lisabonos oro uostą (LIS).
12. Atstumas tarp Piko salos ir Lisabonos yra 1662,34 km.

a.4) Dėl atsakovės gynybos

13. 2017 m. gegužės 10 d. 13.19 val. sutriko Lisabonos oro uosto degalų tiekimo sistema.
14. Šio įvykio nebuvo galima numatyti.
15. Dėl šio įvykio reikėjo pertvarkyti ne tik atsakovės, bet visą Lisabonos oro uoste vykdytą veiklą, ir siekiant ištaisyti šį sutrikimą teko vykti į artimų oro uostų degalų centrus.
16. Lisabonos oro uostas nėra atsakingas už degalų tiekimo oro uoste sistemą, už kurią atsakingas trečiasis asmuo.
17. Skrydis iš S4321 turėjo būti vykdomas Lisabona – Oporto – Ponta Delgada maršrutu.

18. Kadangi nebuvo įmanoma vykdyti skrydžio S4143 maršrutu Lisabona – Piko sala, suplanuoto skrydžio S4142 metu Piko oro uoste nebuvo lėktuvo, kuriuo būtų galima grįžti (Piko sala – Lisabona).

*

2) Šioje byloje taikytinų nacionalinių nuostatų formuluotės ir prireikus reikšminga nacionalinė teismų praktika

Kadangi šioje byloje reikia taikyti [2004 m. vasario 11 d. Reglamentą (EB) Nr. 261/2004], nėra atitinkamų nacionalinių nuostatų.

Atsižvelgiant į tai, nacionaliniu lygiu egzistuoja tam tikra vieninga teismų praktika dėl anksčiau nurodytų aplinkybių kvalifikavimo kaip „ypatingos aplinkybės“, kaip tai suprantama pagal 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį, dėl kurių šiam teismui kyla abejonų dėl toliau nurodytų priežasčių. (orig. p. 4)

Iš tiesų bylose Nr. 968/20.0T8PDL, 960/20.5T8PDL, 959/20.1T8PDL, 954/20.0T8PDL ir 955/20.9T8PDL, susijusiose su tais pačiais skrydžiais ir kurios nagrinėjamos dviejų skirtingų teismų, buvo nuspręsta, kad oro vežėjas neprivalo mokėti 2004 m. vasario 11 d. Tarybos reglamento (EB) Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punkte ir 7 straipsnyje numatytos kompensacijos.

*

3) *Priežastys, paskatinusios prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiantį teismą kelti klausimą dėl tam tikrų Sąjungos teisės nuostatų išaiškinimo ar galiojimo*

Šioje byloje šiam teismui kyla rimtų abejonų dėl 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalyje vartojamos sąvokos „ypatingos aplinkybės“ aiškinimo, atsižvelgiant į pirma nurodytas faktines aplinkybes ir su šia nuostata Teisingumo Teismo susijusią jurisprudenciją.

Iš tiesų Sprendime Wallentin-Hermann (C-549/07)¹ Teisingumo Teismas pirmiausia rėmėsi reglamento 14 konstatuojamąja dalimi, kurią aiškindamas įtvirtino taisyklę, kad skrydį vykdančių oro vežėjų pareigos turi būti ribojamos arba jie turi būti atleisti nuo atsakomybės, kai įvykis atsirado dėl ypatingų aplinkybių, kurių nebūtų buvę galima išvengti net ir imantis visų pagrįstų priemonių, tarp kurių, be kita ko, yra su skrydžio vykdymu nesuderinamos meteorologinės sąlygos. Vis dėlto Teisingumo Teismas taisyklę aiškino siaurai, t. y., kad 14 konstatuojamojoje dalyje kaip pavyzdžiai nurodytos aplinkybės gali

¹ 2008 m. gruodžio 22 d. Sprendimas Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:71).

būti laikomos ypatingomis tik tuomet, kai jos susijusios su įvykiu, kuris **nėra būdingas įprastai oro vežėjo veiklai ir kurio šis vežėjas dėl įvykio pobūdžio ar atsiradimo negali realiai kontroliuoti** (15–34 punktai, ypač 22 ir 23 punktai). Verta pacituoti labai aiškiai išdėstytus sprendimo motyvus:

19. Kaip matyti iš Reglamento Nr. 261/2004 dvyliktos konstatuojamosios dalies ir 5 straipsnio, *Bendrijos teisės aktų leidėjas ketino sumažinti nemalonumus ir nepatogumus, (orig. p. 5) kuriuos keleiviams sukelia skrydžių atšaukimas, paskatinti vežėjus laiku pranešti keleiviams apie skrydžių atšaukimą ir tam tikromis aplinkybėmis laikantis apibrėžtų kriterijų nukreipti juos kitu maršrutu. Bendrijos teisės aktų leidėjas pageidavo, kad tais atvejais, kai oro vežėjai negali imtis tokių priemonių, jie sumokėtų keleiviams kompensaciją, nebent skrydis būtų atšauktas dėl ypatingų aplinkybių, kurių nebūtų buvę galima išvengti net imantis visų pagrįstų priemonių.*

20. Tokiomis aplinkybėmis aiškiai matyti, kad jei Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punkte yra įtvirtinamas keleivių teisės į kompensaciją atšaukus skrydį principas, *šio straipsnio 3 dalis, apibrėžianti sąlygas, kuriomis skrydį vykdančis oro vežėjas neprivalo mokėti šios kompensacijos, turi būti laikoma šio principo išimtimi. Vadinasi, pastarąją nuostatą reikia aiškinti siaurai.*

21. Kaip matyti iš Reglamento Nr. 261/2004 keturioliktos konstatuojamosios dalies, Bendrijos teisės aktų leidėjas nurodė, kad *tokios aplinkybės gali susidaryti pirmiausia šiais atvejais: dėl politinio nestabilumo, meteorologinių sąlygų, neleidžiančių vykdyti atitinkamo skrydžio, pavojaus saugumui, netikėtai atsiradusių skrydžių saugos trūkumų ir streikų, turinčių įtakos skrydį vykdančio oro vežėjo veiklos vykdymui.*

22. Iš šio Reglamento Nr. 261/2004 preambulėje esančio teiginio matyti, jog *Bendrijos teisės aktų leidėjas turėjo omenyje ne tai, kad patys šie įvykiai, kurių sąrašas, beje, tik pavyzdinis, yra ypatingos aplinkybės, o tai kad jie gali nulemti tokių aplinkybių atsiradimą. Iš to darytina išvada, kad nebūtinai visos su tokiais įvykiais susijusios aplinkybės yra atleidimo nuo šio reglamento 5 straipsnio 1 dalies c punkte numatytos pareigos sumokėti kompensaciją pagrindai.*

23. Jei Bendrijos teisės aktų leidėjas į šį sąrašą įtraukė „netikėtai atsiradusius skrydžių saugos trūkumus“ ir jei orlaivio techninė problema gali būti priskirta prie tokių trūkumų, *su tokiu įvykiu susijusios aplinkybės gali būti laikomos „ypatingomis“ Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalies prasme, tik jeigu jos susijusios su įvykiu, kuris, kaip ir išvardytieji šio reglamento keturioliktoje konstatuojamojoje dalyje, nėra būdingas normaliai oro vežėjo veiklai ir kurio dėl jo pobūdžio ir atsiradimo priežasčių negalima realiai valdyti.*

Kaip galima spręsti iš šių punktų, Teisingumo Teismas tvirtina, kad **reglamento 5 straipsnio 3 dalis turi būti aiškinama siaurai**, siekiant padidinti keleivių apsaugos lygį. 14 konstatuojamojoje dalyje nurodytos aplinkybės turi būti suprantamos ne kaip „ypatingos aplinkybės“, o kaip aplinkybės, kurios gali būti kvalifikuojamos kaip ypatingos, su sąlyga, kad jos nėra būdingos įprastai atitinkamo oro vežėjo veiklai ir kurių jis negali realiai kontroliuoti dėl aplinkybių pobūdžio ar kilmės. Todėl, jo teigimu, atliekant orlaivių priežiūrą pastebėtos ar dėl nepakankamos tokios priežiūros atsiradusios techninės problemos (**orig. p. 6**) savaime negali būti laikomos Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalyje minimomis „ypatingomis aplinkybėmis“ (**25 punktas**).

Sprendime **McDonagh (C-12/11)**² Teisingumo Teismas išplėtojo pirmesniame punkte nurodytą teismo praktiką ir nusprendė, kad bendrinėje kalboje terminas „ypatingos aplinkybės“ pažodžiui reiškia „neįprastas“ aplinkybes. Oro transporto srityje ji reiškia **įvykį, kuris nebūdingas normaliai atitinkamo oro vežėjo veiklai ir kurio šis vežėjas negali realiai valdyti dėl šio įvykio pobūdžio ir atsiradimo priežasčių**. Be to, jis nurodė, kad jis apima visas aplinkybes, kurių oro vežėjas nekontroliuoja, nesvarbu, koks šių aplinkybių pobūdis ar dydis. Šiuo atveju jis nusprendė, kad Eyjafjallajökull ugnikalnio išsiveržimas ir vėlesnis oro erdvės uždarymas patenka į sąvoką „ypatingos aplinkybės“ (**26–34 punktai**).

Sprendime **van der Lans (C-257/14)**³ jis nusprendė, kad **reglamento 5 straipsnio 3 dalyje numatyta išimtis turi būti aiškinama siaurai** ir kad orlaivių techninių problemų atveju tokios aplinkybės gali būti laikomos „ypatingomis“ tik labai griežtomis sąlygomis, nurodytomis ankstesnėje pastraipoje. Kaip pavyzdį jis pateikė prielaidą, kai oro vežėjo lėktuvų parką sudarančių lėktuvų konstruktorius ar kompetentinga valdžios institucija pastebėtų, kad skrydžiams naudojami lėktuvai turi skrydžių saugumui pavojų keliantį paslėptą gamybos defektą. Taip pat, kai orlaiviams žalos būtų padaryta dėl sabotažo ar terorizmo veiksmų. **Toje byloje Teisingumo Teismas nusprendė, kad tam tikrų orlaivio detalių gamybos trūkumas nėra nenusipėjamas įvykis, kurio atitinkamas oro vežėjas negali realiai valdyti, bet yra neatsiejamas nuo įprastos vežėjo veiklos vykdymo (32–49 punktai).**

Nutartyje **Siewert (C-394/14)**⁴ Teisingumo Teismas nusprendė, kad oro uosto įlaipinimo trapo ir orlaivio susidūrimas, negali būti kvalifikuojamas kaip (**orig. p. 7**) „ypatinga aplinkybė“, atleidžianti oro vežėją nuo pareigos išmokėti keleiviams kompensaciją dėl šio orlaivio vykdomo skrydžio atidėjimo ilgam laikui (**12–23 punktai**).

² 2013 m. sausio 31 d. Sprendimas *McDonagh* (C-42/11, EU:C:2013:43).

³ 2015 m. rugsėjo 17 d. Sprendimas *van der Lans* (C-257/14, EU:C:2015:618).

⁴ 2014 m. lapkričio 14 d. Nutartis *Siewert* (C-394/14, EU:C:2014:2377).

Sprendime [**Pešková ir Peška**] (C-315/15)⁵ Teisingumo Teismas nusprendė, kad net jei orlaivio ir paukščio susidūrimas gali būti laikomas „ypatinga aplinkybė“, tai, kad skrydis atšauktas dėl to, kad oro transporto bendrovė nepasitikėjo tinkamai kvalifikuotu ekspertu, galinčiu atlikti orlaivio saugos patikrinimą, ir paprašė atlikti antrą patikrinimą savo ekspertu, kuriuo pasitikėjo, neleidžia teigti, kad egzistuoja „ypatingos aplinkybės“, kaip tai suprantama pagal reglamento 5 straipsnio 3 dalį (18–26 punktai).

Neseniai priimtame 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)⁶ Teisingumo Teismas nusprendė, kad orlaivių įgulos narių „laukinis streikas“ nėra „ypatinga aplinkybė“, leidžianti oro uostui išvengti pareigos mokėti kompensaciją tuo atveju, jei dėl to skrydis atšaukiamas arba atidedamas ilgam laikui. Iš tiesų Teisingumo Teismas nusprendė, kad „ypatingų aplinkybių“ sąvoka neapima reikšmingos orlaivių įgulos narių dalies spontaniško neatvykimo į darbą („laukinis streikas“, kuris buvo nagrinėjamas toje byloje), nes oro transporto bendrovių veikloje dažnai kyla ginčų ar nesutarimų tarp jų ir visų ar dalies jų darbuotojų. Todėl rizika, susijusi su [restruktūrizavimo] priemonių socialinėmis pasekmėmis, turi būti laikoma būdinga normaliai atitinkamo oro vežėjo veiklai (29–49 punktai).

Taigi, kaip aiškiai matyti iš šios atrinktos mažos jurisprudencijos dalies, Teisingumo Teismas jau yra nusprendęs, kad situacijos, kaip **a)** techninės problemos, konstatuojamos atliekant orlaivių techninę priežiūrą arba dėl šio techninės priežiūros trūkumo, **b)** kai kurių orlaivio detalių (**orig. p. 8**) gamybiniai defektai, **c)** oro uosto įlaipinimo trauko susidūrimas su orlaiviu, **d)** nepasitikėjimas tinkamai kvalifikuoto eksperto atliktu orlaivio saugumo patikrinimu ir orlaivio įgulos narių „laukinis streikas“ nelaikytinos „ypatingomis aplinkybėmis“, kaip tai suprantama pagal **2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos Reglamento (EB) Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį**, atsižvelgiant į siaurą šios nuostatos aiškinimą ir tikslą užtikrinti aukštą vartotojų apsaugos lygį.

Konkrečiau kalbant, šiam teismui kyla daug abejonių dėl to, ar tokia situacija, kokia aprašyta pirmą, **nėra įprasta atitinkamo oro vežėjo veikloje**, atsižvelgiant į Teisingumo Teismo jurisprudencijoje pateiktą aiškinimą.

Todėl atsižvelgdamas į bylų aplinkybes, šis teismas klausia, ar tokia situacija, kokia nagrinėjama šioje byloje, patenka į sąvoką „ypatingos aplinkybės“, kaip tai suprantama pagal **2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 261/2004 14 konstatuojamąją dalį ir 5 straipsnio 3 dalį**.

⁵ 2017 m. gegužės 4 d. Sprendimas [**Pešková ir Peška**] (C-35/15, EU:C:2017:342).

⁶ [2018 m. balandžio 17 d.] Sprendimas *Krüsemann ir kt.* (sujungtos bylos 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).

Kadangi pagal nacionalinės teisės aktus, šis teismas turi priimti sprendimą, kurio nebegalima apskųsti, jis privalo Teisingumo Teismui pateikti prašymą priimti prejudicinį sprendimą.

Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, Teisingumo Teismui reikia pateikti tokį prejudicinį klausimą:

*

„Ar laikytina „ypatinga aplinkybė“, kaip tai suprantama pagal 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį, skrydžio atidėjimas ilgiau nei trims valandoms arba skrydžio atšaukimas dėl sutrikusio kuro tiekimo išvykimo oro uoste, kai šis oro uostas yra atsakingas už degalų sistemos valdymą?“

*

(Praleista) (orig. p. 9)

<...> [tolesnis proceso nagrinėjimas]