

Byla C-52/23

Prašymas priimti prejudicinį sprendimą

Gavimo data:

2023 m. vasario 3 d.

Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas:

Amtsgericht Frankfurt am Main (Vokietija)

Nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą priėmimo data:

2023 m. sausio 24 d.

Ieškovė:

flightright GmbH

Atsakovė:

TAP Dpt. Fale Connosco SA

<...>

Amtsgericht Frankfurt am Main (Frankfurto prie Maino apylinkės teismas)
Frankfurtas prie Maino, 2023 m. sausio 24 d. <...>

Nutartis

Byloje

flightright GmbH, <...> Potsdamas,

ieškovė,

<...>

prieš

TAP S.A. Dpt. Fale Connosco, <...> Lisabona, Portugalija,

atsakovę,

<...>

n u t a r i a m a :

- I. Bylos nagrinėjimas sustabdomas.**
- II. Pagal SESV 267 straipsnį pateikti Europos Sąjungos Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus dėl 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 261/2004, nustatančio bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinančio Reglamentą (EEB) Nr. 295/91, 5 straipsnio išaiškinimo:**
 - 1. Ar vykdyti skrydžio neleidžiančios meteorologinės sąlygos, neatsižvelgiant į konkrečią jų formą, laikomos ypatinga aplinkybe, kaip tai suprantama pagal reglamento 5 straipsnio 3 dalį?**
 - 2. Jei į pirmąjį klausimą būtų atsakyta neigiamai, ar ypatingas meteorologinių sąlygų pobūdis gali būti nustatomas atsižvelgiant į jų regioninį ir sezoninį dažnumą atsiradimo vietoje ir atsiradimo laiku?**

Motyvai

I.

Ieškovė reikalauja, kad atsakovė sumokėtų kompensaciją pagal reglamentą, remdamasi perleista dviejų keleivių teise.

Teisės perleidėjai užsisakė iš atsakovės, kaip skrydį vykdančios oro vežėjos, vežimo oro transportu paslaugą. Skrydis TP1860 iš Ponta Delgados (Azorų salos) į Lisaboną su tolesniu skrydžiu TP572 į Frankfurtą prie Maino turėjo prasidėti 2019 m. kovo 23 d. 13.30 val. Jungiamasis skrydis pagal tvarkaraštį turėjo prasidėti 18.15 val. ir baigtis 22.25 val. Skrydis TP1860 buvo atšauktas. Vežimo paslauga buvo suteikta 2019 m. kovo 24 d., į Frankfurtą prie Maino perleidėjai atvyko vėluodami daugiau nei 24 valandas. Ponta Delgadoje gali vyrauti pavojingi vėjai.

Atsakovės teigimu, skrydis buvo atšauktas dėl to, kad orlaivis, kuris turėjo vykdyti nagrinėjamą skrydį TP1860, 2019 m. kovo 23 d. negalėjo nusileisti Ponta Delgadoje. Priežastis – audra: 41,16 mazgo šoninis vėjas buvo per didelis, kad orlaivis „Airbus A319“ galėtų nusileisti Ponta Delgados tūpimo take, tačiau ieškovė ginčija tai, nes esą to nežinojo. Nepavyko nusileisti ir kitiems panašiams orlaiviams. Teisės perleidėjai buvo užregistruoti į kitą artimiausią skrydį.

II.

Sprendimas priklauso nuo to, ar, kaip teigia atsakovė, laikytina, kad buvo susidariusi ypatinga aplinkybė, kaip ji suprantama pagal reglamento 5 straipsnį.

Ieškinyš yra pagrįstas, jei atsakovės pateikti motyvai neįrodys ypatingos aplinkybės buvimo.

1. Pagal reglamento 5 straipsnį skrydį vykdančias oro vežėjas neprivalo mokėti kompensacijos, jei gali įrodyti, kad skrydis buvo atšauktas dėl ypatingų aplinkybių, kurių nebūtų buvę galima išvengti net ir imantis visų pagrįstų priemonių.

a) Ypatingos aplinkybės yra aplinkybės, kurios nėra būdingos normaliai oro vežėjo veiklai ir kurių jis dėl jų pobūdžio ir atsiradimo priežasčių negali realiai valdyti (2008 m. gruodžio 22 d. Teisingumo Teismo sprendimo byloje C-549/07 <...> 23 punktas), taigi, aplinkybės, kurios neatitinka įprastos įvykių eigos ir paprastai nėra ar negali būti laikomos susijusios su keleivių vežimu oro transportu (2012 m. rugpjūčio 21 d. *Bundesgerichtshof* (Aukščiausiasis Federalinis Teismas, toliau – BGH) sprendimo X ZR 138/11 <...>). Praktikoje, kaip ir šiuo atveju, oro vežėjai paprastai remiasi meteorologinėmis sąlygomis, neleidžiančias vykdyti atitinkamo skrydžio.

b) Tiesa, reglamento leidėjo nuomone, jau vien meteorologinės sąlygos, neleidžiančios vykdyti skrydžio, gali būti laikomos ypatingomis aplinkybėmis (14 konstatuojamoji dalis). Taigi, iš pradžių pakanka, kad meteorologinės sąlygos neleistų vykdyti skrydžio. Iš esmės tai atrodo pagrįsta, nes meteorologinės sąlygos nepriklauso nuo oro vežėjo valios. Neaišku, kodėl oro vežėjas turėtų būti be kaltės atsakingas už aplinkybes, kurioms jis negali daryti įtakos. Tokiu atveju negali būti konstatuojamas aplaidumas vykdančiam skrydį. Be to, vien ypatingos aplinkybės buvimas savaime neatleidžia nuo atsakomybės mokėti kompensaciją, nes oro vežėjas taip pat privalo imtis pagrįstų priemonių, kad būtų išvengta ypatingos aplinkybės pasekmių (žr. reglamento 5 straipsnio 3 dalį).

c) Kita vertus, negalima nepripažinti to, kad aviacija neišvengiamai susijusi su [meteorologinių sąlygų] elementais. Tai yra visiškai natūralu. Meteorologinės sąlygos egzistuoja visada; jos nuolat keičiasi, o kartais – taip, kad vykdyti skrydį tampa nebeįmanoma arba nebesaugu. Vis dėlto, jei tokios aplinkybės susiklosto nuolat, jų visada reikia tikėtis. Todėl kyla abejonių, ar pakanka to, kad numatytą skrydį sutrukdė vykdyti meteorologinės sąlygos. Pagal reglamento 5 straipsnio 3 dalies formuluotę tokiu atveju meteorologinės sąlygos turi būti ypatingos aplinkybės.

Pavyzdžiui, sunku suprasti, kodėl oro vežėjas turėtų būti atleidžiamas nuo atsakomybės, jei planuoja skrydį į Funšalį Madeiroje – oro uostą, kuriame, kaip žinoma, dažni vėjo gūšiai. Jei skrydį dėl, pavyzdžiui, vėjo gūšių iš tikrųjų tenka vykdyti ne pagal tvarkaraštį, pažymėtina, kad toks oro vežėjas yra sąmoningai pasirinkęs vykdyti skrydį, kuriam kyla didesnė meteorologinių sąlygų, neleidžiančių vykdyti skrydžio, susidarymo rizika. Panašiai yra ir šiuo atveju;

neiginčijama, kad Ponta Delgadoje gali vyrauti pavojingi vėjai. Akivaizdu, kad skrydį vykdančias oro vežėjas turi būti pasirengęs tokiems atvejams.

d) Teismas mano, kad šiuo atveju turėtų būti aiškinama siaurai.

aa) Neatrodo, kad reglamento leidėjas neleidžiančias vykdyti skrydžio meteorologines sąlygas 14 konstatuojamojoje dalyje iš esmės priskirtų ypatingoms aplinkybėms. Joje veikia nurodoma, kad tokios aplinkybės gali atsirasti susidarius tokioms meteorologinėms sąlygoms. Tai patvirtina ar bent jau neprieštarauja siauram aiškinimui, kuris taip pat atitinka reglamento leidėjo tikslą užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį (1 konstatuojamoji dalis).

Pagal ypatingų aplinkybių apibrėžtį abu pirmiau nurodyti valdomumo ir būdingumo normaliai šio oro vežėjo veiklai kriterijai galėtų būti netenkinami. Gali būti, kad oro vežėjas negalėjo valdyti įvykių, bet jie tikrai turėjo būti būdingi, atsižvelgiant į tai, kad oro sąlygų poveikis yra dalis normalios oro vežėjo veiklos. Gali būti, kad oro vežėjas negalėjo valdyti įvykių, bet jie tikrai turėjo būti būdingi, atsižvelgiant į tai, kad oro sąlygų poveikis yra dalis normalios oro vežėjo veiklos.

Šį klausimą reglamento 5 straipsnio 3 dalis veikia leidžia aiškinti siaurai. Vien iš formuluotės galima spręsti, kad „ypatingu“ turėtų būti laikomas rečiau pasitaikantis įvykis. Tai, kas paprastai atsitinka, negali būti ypatinga. Siekiant užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį, atrodo tikslinga kiekvienu konkrečiu atveju įvertinti normalios atitinkamo oro vežėjo veiklos aspektą remiantis konkrečia aplinkybių išraiška.

Teisinis vertinimas būtų panašus į vertinimą techninių defektų atveju. 2008 m. gruodžio 22 d. sprendime byloje C-549/07 <...> Teisingumo Teismas nurodė, kad teismai turi patikrinti, ar techninės problemos, kuriomis remiasi oro vežėjas, atsirado dėl įvykių, kurie nėra būdingi normaliai oro vežėjo veiklai ir kurių jis negali realiai valdyti (žr. 26 ir 27 punktus). Techninės problemos, atsiradusios dėl nepakankamos techninės lėktuvo priežiūros, sprendimas turi būti laikomas būdingu normaliai oro vežėjo veiklai (24 punktas). Kitokia išvada būtų daroma, pavyzdžiui, tuo atveju, jei atitinkamo oro vežėjo orlaivių parką sudarančių orlaivių gamintojas arba kompetentinga institucija nustato, kad šiuose jau eksploatuojamuose orlaiviuose yra skrydžio saugumui pavojų keliantis paslėptas gamybos defektas. Taip pat būtų ir tada, kai orlaiviams žalos padarytų sabotazo ar terorizmo veiksmai (26 punktas). Tame sprendime Teisingumo Teismas taip pat nurodė, kad oro vežėjui kylančių techninių problemų dažnumas pats savaime nėra elementas, leidžiantis nuspręsti, ar egzistuoja „ypatingos aplinkybės“, kaip tai suprantama pagal reglamento 5 straipsnio 3 dalį (36 punktas).

Todėl šiuo atveju gali prireikti vertinti, ar meteorologinės sąlygos, kuriomis remiasi skrydį vykdančias oro vežėjas, susidarė dėl įvykių, kurie nėra normalios jo veiklos dalis, kaip siekiama išsiaiškinti ir prašymu priimti prejudicinį sprendimą, ir kurių jis negali kontroliuoti.

bb) Tokiam vertinimui neprieštarautų Teisingumo Teismo jurisprudencija, pagal kurią skiriami „išoriniai“ ir „vidiniai“ įvykiai.

Priešingai nei 2022 m. gruodžio 15 d. atsakovės pareiškimė, Teisingumo Teismas neskiria tik „veiklos sričių“ ir „galimybės kontroliuoti“, bet skiria įvykius, kurie dėl savo pobūdžio ar atsiradimo priežasčių nėra būdingi normaliai atitinkamo oro vežėjo veiklai ir kurių jis realiai negali kontroliuoti (2021 m. kovo 23 d. sprendimo byloje C-28/20 23 punktas). Teisingumo Teismo atliktas „išorinių“ ir „vidinių“ įvykių išskyrimas veikia padeda taikyti galimybės kontroliuoti kriterijų (41 punktas). Kontrolės nebuvimas čia nėra ginčijamas. Tas pats nurodoma ir 2022 m. liepos 7 d. sprendime byloje C-308/21 (24 ir 25 punktai).

cc) Prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiantis teismas jau buvo pateikęs prašymą priimti prejudicinį sprendimą byloje C-388/22, kurio prejudiciniai klausimai, be nepalankių meteorologinių sąlygų, taip pat susiję su oro eismo valdymo sprendimais, tačiau 2022 m. rugsėjo 21 d. Komisijos pastabose taip pat nepateikiama jokių įtikinamai prieštaraujančių aspektų.

Kalbant apie meteorologines sąlygas, Komisija iš pradžių daugiausia dėmesio skyrė galimybės kontroliuoti nebuvimo klausimui, kuris nebuvo susijęs su aiškinimo klausimu, nes šiuo atveju jis nebuvo ginčijamas (33 punktas). Be to, tuomet Komisija taip pat bent jau laikėsi nuomonės, kad meteorologinės sąlygos neturi būti atitinkamo oro vežėjo normalios veiklos dalis, „pavyzdžiui, perkūnija ar žaibai apskritai“ (37 punktas). Ji akivaizdžiai nustato ribą, kada atsiranda ypatinga aplinkybė, tik remdamasi aplinkybėmis, neleidžiančiomis vykdyti atitinkamo skrydžio (38 punktas). Remiantis tokiu nuomonės aiškinimu, Komisija konkrečiai nenagrinėjo klausimo dėl meteorologinių sąlygų ypatingumo.

dd) Šie kriterijai taip pat galėtų būti taikomi siekiant atskirti ypatingas aplinkybes šiose atvejų grupėse nuo neypatingų aplinkybių.

Ypatingą oro sąlygų pobūdį būtų galima įvertinti regioniniu ir sezoniniu požiūriais, atsižvelgiant į pasaulio klimato sąlygų skirtumus. Kai tam tikros oro sąlygos tam tikru metu pasitaiko dažniau nei kitur, jos nebėra ypatingos. Oro vežėjas, vykdamas skrydžius regionuose ar laikotarpiais, kuriems būdingi ypatingi oro reiškiniai, prisiima riziką, kad bus veikiamas aplinkybės, kuri tokiu atveju jau laikytina įprasta (<...> [nuoroda į nacionalinę doktriną]).

ee) Toks aiškinimas nekeltų pernelyg didelės naštos oro vežėjams.

Panašius argumentus išdėstė generalinis advokatas 2013 m. kovo 14 d. išvados byloje C-509/11 dėl Reglamento Nr. 1371/2007 17 straipsnio 40 punkte <...>: „Tačiau, kalbant apie keleivių vežimo geležinkeliais sutartis, dažniausiai pasitaikantys *force majeure* pagrindai, t. y. sudėtingos oro sąlygos, geležinkelio infrastruktūros sugadinimai ir darbo ginčai, iš tiesų gali būti prognozuojami atsižvelgiant į jų statistinį dažnumą, nors kiekvieno iš jų atskirai tiksliai prognozuoti negalima. Tai reiškia, kad geležinkelio įmonės žino apie jų atsiradimo

galimybę iš anksto. Todėl tai irgi reiškia, kad į juos galima atsižvelgti nustatant bilieto kainą.“

Atitinkamai ir oro vežėjai į savo skrydžių bilietų kainą galėtų įtraukti su oro sąlygomis susijusius įvykius, kurie iš tiesų gali būti prognozuojami atsižvelgiant į jų statistinį dažnumą ir gali lemti skrydžių plano pakeitimus, už kuriuos yra mokėtina kompensacija, jei ekonominė kompensacijų mokėjimo našta dėl aplinkybių, susijusių su oro sąlygomis, galėtų viršyti tai, kas yra pagrįsta.

2. Šiuo atveju, kaip paaiškinta pirmiau, ypatinga pavojingų vėjų rizika Ponta Delgadoje yra gerai žinoma. Taigi, atsakovė galės remtis ypatinga aplinkybe, kaip tai suprantama pagal reglamento 5 straipsnio 3 dalį, tik tuo atveju, jei ji bus grindžiama ne pirmiau nurodytu argumentu.

<...>

[Proceso formalumai]