

Byla C-37/21**Prašymas priimti prejudicinį sprendimą****Gavimo data:**

2021 m. sausio 22 d.

Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas:

Amtsgericht Hamburg (Vokietija)

Sprendimo dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą priėmimo data:

2020 m. gruodžio 30 d.

Ieškovė:

Flightright GmbH

Atsakovė:

Rymanai DAC, anksčiau – *Rymanai Ltd*

Prašymas priimti prejudicinį sprendimą,

Amtsgericht Hamburg (Hamburgo apylinkės teismas) byloje 22 a C 22/02

<...> pagal SESV 267 straipsnį

pateiktas Europos Sąjungos Teisingumo Teismui

1. Prašymo priimti prejudicinį sprendimą priežastis ir pagrindas

Amtsgericht Hamburg nagrinėjami vis nauji ginčai dėl vadinamojo Oro transporto keleivių teisių reglamento (EB) Nr. 261/2004 taikymo, kuriuose šalys nesutaria dėl to, ar oro eismo valdymo centro atidėtas leidimas pakilti savaime yra ypatinga aplinkybė, kaip tai suprantama pagal 5 straipsnio 3 dalį, ir nereikia papildomai atsižvelgti į tai, ar pati leidimo pakilti atidėjimo priežastis laikytina ypatinga. Visų pirma tai ginčytina tuo atveju, kai leidimo pakilti išdavimas buvo atidedamas dėl esamų oro sąlygų oro uoste ir tokios oro sąlygos nebuvo išskirtinės atsižvelgiant į konkretų regioną ir metų laiką. Atsižvelgdamas į pasikartojančius ginčus šiuo klausimu tokioje vietovėje kaip Hamburgas, prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiantis teismas daro prielaidą, kad šie teisiniai klausimai šiuo metu svarbūs ir daugelyje kitų didelių oro uostus turinčių vietovių teismuose

nagrinėjamų bylų – tiek Vokietijos Federacinėje Respublikoje, tiek visoje Europoje, todėl šiuo atveju atrodo tikslinga prašyti Teisingumo Teismo pateikti savo nuomonę dėl 5 straipsnio 3 dalies išaiškinimo šiuo aspektu, kad visoje Europoje ateityje būtų užtikrintas teisinis aiškumas.

2. Nagrinėjamos bylos faktinės aplinkybės

2.1. Atidėjimas ilgam laikui – 4 valandoms 40 minučių

Flightright GmbH ir *Ryanair DAC* nesutaria dėl keleivių B. Sophia ir B. Marvin reikalavimų pagal perleistą teisę. Remiantis keleiviams pateiktu rezervacijos patvirtinimu, 2019 m. spalio 26 d. jie turėjo vykti atsakovės vykdomu skrydžiu iš Hamburgo į Krokuvą, skrydžio orlaivis Krokuvoje turėjo nusileisti 9.45 val. vietos laiku. Iš tikrųjų atsakovės orlaivis pasiekė Krokuvą tik 14.25 val., todėl į galutinę paskirties vietą atvykta maždaug 4 valandomis 40 minučių vėliau, t. y. skrydis buvo atidėtas ilgam laikui, kaip tai suprantama pagal suformuotą Teisingumo Teismo jurisprudenciją, o tai prilyginama skrydžio atšaukimui pagal Reglamento (EB) Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalį (**orig. p. 2**) ir atitinkamai įgyjama teisė į kompensaciją pagal reglamento 5 straipsnio 1 dalies c punktą ir 7 straipsnio 1 dalį.

2.2. Dėl blogų oro sąlygų atidėjus leidimą pakilti susiklosčiusi ypatinga aplinkybė

Atsakovė teigia, kad jai pagal reglamento 5 straipsnio 3 dalį netaikoma pareiga mokėti kompensaciją, nes skrydis buvo atidėtas ilgam laikui dėl ypatingos aplinkybės, kaip tai suprantama pagal šią nuostatą, kurios nebuvo galima išvengti pagrįstomis priemonėmis, kaip ir jos sukeltų vėlavimo pasekmių.

Oro transporto bendrovė kaip tokią ypatingą aplinkybę nurodo tai, jog nagrinėjamo skrydžio orlaivis labai pavėluotai nusileido Krokuvoje dėl to, kad ilgam laikui buvo atidėtas jau jo pakilimas Hamburge, o tokia situacija atitinkamai susidarė labai pavėlavus ankstesnio skrydžio iš Krokuvos į Hamburgą orlaiviui. Šis vėlavimas savo ruožtu susijęs su 4 valandas 52 minutes dėl blogų oro sąlygų atidėtu orlaivio pakilimu Krokuvoje <...>. Blogos oro sąlygos susidarė dėl rūko, kuris lėmė prastą matomumą, todėl kilo pavojus skrydžio saugai.

Oro transporto bendrovės nuomone, tai buvo ypatinga aplinkybė, nes atsakovė nėra atsakinga už oro sąlygas <...>.

3. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiančio teismo taikomos nuostatos ir teisės normos

Prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiančio teismo nuomone, oro transporto bendrovės nurodytų aplinkybių nepakanka siekiant įtikinamai pagrįsti ypatingų aplinkybių, kaip tai suprantama pagal Reglamento (EB) Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį, buvimą.

Aiškindamas sąvoką „ypatingos aplinkybės“, kaip tai suprantama pagal Reglamento (EB) Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį, prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiantis teismas remiasi šiomis teisės normomis:

- 3.1. 5 straipsnio 3 dalyje nustatyta išimtis, kaip ir bet kuri leidžianti nukrypti nuostata, turi būti aiškinama siaurai.
- 3.2. Ypatingos yra tik nepaprastos aplinkybės (Teisingumo Teismas, NJW 2013, 921, 29 punktas). **(orig. p. 3)**
- 3.3. 14 konstatuojamojoje dalyje pateiktas sąrašas nėra automatiškai susijęs su ypatingomis aplinkybėmis, kiekvieną atvejį reikia nagrinėti atskirai (Teisingumo Teismas, C-549/07)
- 3.4. „Nepaprastos“ arba „nepaprastos“ aplinkybės, kaip tai suprantama pagal Teisingumo Teismo jurisprudenciją, neturi būti tapatinamos su netikėtomis, be kaltės atsiradusiomis, neišvengiamomis, nestandartinėmis ar tokiomis aplinkybėmis, „kurioms neturima įtakos“.
- 3.5. Ypatinga, kaip tai suprantama pagal Reglamento (EB) Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį, yra tik tokia aplinkybė, kuri nėra būdinga įprastai oro transporto bendrovės veiklai ir kurios dėl savo pobūdžio ar atsiradimo priežasčių bendrovė negali realiai valdyti (Teisingumo Teismas, C-549/07; Teisingumo Teismas, C-257/14).
- 3.6. Ne kiekvieno įvykio, kurio oro transporto bendrovė negali išvengti, pakanka, kad aplinkybės galėtų būti laikomos ypatingomis – tai turi būti tokie įvykiai, kurie išsiskiria iš įprastų ir tikėtinų oro transporto veiklos procesų <...>.
- 3.7. Nepalankios oro sąlygos, laikinai neleidžiančios kilti, ne visada yra ypatingos aplinkybės, bet gali būti tokios kai kuriais atvejais <...>.
- 4. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiančio teismo išvados dėl sąvokos „ypatinga aplinkybė“ aiškinimo tuo atveju, kai dėl blogų oro sąlygų atidedamas leidimas pakilti**

Remdamasis 3 punkte nurodytomis teisės normomis dėl sąvokos „ypatinga aplinkybė“ aiškinimo, prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiantis teismas daro tokią išvadą dėl tų teisės normų:

4.1.

Oro eismo valdymo centro atidėtas leidimas pakilti nėra *per se* laikomas ypatinga aplinkybe, nes oro eismo valdymo centro sprendimas dėl leidimo pakilti atidėjimo, vadinamasis laiko tarpsnio atidėjimas, oro transporto veikloje yra ne „nepaprastas“, o veikiau nuo įprastų ir tikėtinų tarptautinio oro eismo procesų ir pagrindinių sąlygų neatsiejamas įvykis. Tai yra įvykis, būdingas įprastai oro vežėjų veiklai. **(orig. p. 4)**

Pirmosios instancijos teismų praktikoje ginčai, kuriuose oro transporto bendrovės rėmėsi oro eismo valdymo centro atidėtu laiko tarpsniu, nėra neišspręsti, toks laiko tarpsnio atidėjimas nėra iš įprastų išsiskiriantis įvykis, juo remiamasi nuolat ir dažnai, todėl aplinkybe, jog laiko tarpsnio atidėjimas nėra nepaprastas įvykis, gali būti remiamasi kaip teismams žinoma aplinkybe.

Tuo atveju, jei faktiniu oro eismo valdymo centro sprendimo atidėti leidimą pakilti įprastumu ir tikėtinumumu negalėtų būti remiamasi kaip teismams žinoma aplinkybe, vykstant ginčui tai reikėtų įrodyti eksperto išvada. Aplinkybė, kuri tarptautinio oro eismo srityje pasitaiko ne itin retai, o reguliariai, negali būti laikoma nepaprasta.

4.2.

Oro eismo valdymo centro sprendimas dėl laiko tarpsnio atidėjimo ypatinga aplinkybe, kaip tai suprantama pagal Reglamento (EB) Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį, laikytinas tik tuo atveju, jei savo ruožtu yra grindžiamas aplinkybėmis, kurios gali būti pripažintos ypatingomis, kaip tai suprantama pagal 5 straipsnio 3 dalį. Jei laiko tarpsnio atidėjimas grindžiamas, pavyzdžiui, tuo, kad atitinkamame oro uoste įvyko oro eismo įvykis, dėl kurio ne vienai valandai reikėjo uždaryti kilimo ir tūpimo taką, arba kilo terorizmo grėsmė, dėl kurios valandų valandas turėjo būti nutrauktas skrydžių vykdymas, vadinasi, jis grindžiamas ypatinga aplinkybe. Jei laiko tarpsnio atidėjimas grindžiamas aplinkybe, kuri savo ruožtu nėra ypatinga, kaip, pavyzdžiui, apledėjęs kilimo ir tūpimo takas arba apledėję sparnai dėl žiemos rytą Hamburge žemiau nulio nukritusios temperatūros, jis nėra laikomas ypatinga aplinkybe.

4.3.

Nepalankios oro sąlygos, dėl kurių atidedamas laiko tarpsnis, ypatingomis aplinkybėmis, kaip tai suprantama pagal Reglamento (EB) Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį, laikomos tik tuo atveju, jei šios nepalankios oro sąlygos savo ruožtu reiškia ypatingas aplinkybes, taigi, jei nepalankios oro sąlygos atitinkamoje vietoje atitinkamu laiku yra „nepaprastos“ ir nelaikytinos „įprastomis ir tikėtinomis (orig. p. 5) meteorologinėmis sąlygomis“ atitinkamoje vietoje atitinkamu laiku, yra „išskirtinės“. Nepalankios meteorologinės sąlygos, kurios nėra nepaprastos tam tikroje vietoje tam tikru laiku, neišsiskiria iš tam tikroje vietoje tam tikru laiku įprastų ir tikėtinų meteorologinių sąlygų, yra įvykiai, kurie būdingi įprastai oro vežėjų veiklai ir įprastoms pagrindinėms oro eismo sąlygoms.

5. Teisingumo Teismui teikiami prejudiciniai klausimai

Atsižvelgiant į tai, kad oro transporto bendrovės nuolat pareiškia kitokią nuomonę, kuri neatitinka prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiančio teismo argumentų 4 punkte, ir dėl to kyla atitinkami teisiniai klausimai visoje Europoje, prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiančiam teismui kyla toliau nurodyti Teisingumo Teismui pateikiami klausimai:

5.1.

Ar oro eismo valdymo centro atidėtas leidimas pakilti *per se* laikomas ypatinga aplinkybe, kaip tai suprantama pagal Oro transporto keleivių teisių reglamento 5 straipsnio 3 dalį, ar į šį klausimą reikia atsakyti neigiamai, nes oro eismo valdymo centro sprendimas atidėti leidimą pakilti, vadinamasis laiko tarpsnio atidėjimas, oro transporto veikloje yra ne „nepaprastas“, o nuo įprastų ir tikėtinų tarptautinio oro eismo procesų ir pagrindinių sąlygų neatsiejamas įvykis, nes tai – įvykis, būdingas įprastai oro vežėjų veiklai?

5.2.

Ar oro eismo valdymo centro sprendimas dėl vadinamojo laiko tarpsnio atidėjimo tarptautiniame oro eisme žinomai yra ne nepaprasta aplinkybė, kaip tai suprantama pagal Teisingumo Teismo jurisprudenciją, o įprastas, paplitęs, tikėtinas gretutinis oro eismo reiškinys, ar vykstant ginčui tai vis dėlto reikėtų įrodyti eksperto išvada, o įrodyta būtų tik tuo atveju, jei laiko tarpsnio atidėjimai tarptautiniame oro eisme pasitaikytų labai retai ir nereguliariai?

5.3.

Ar oro eismo valdymo centro sprendimas atidėti laiko tarpinį laikytinas ypatinga aplinkybe, kaip tai suprantama pagal Reglamento (EB) Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį, tik tuo atveju, jei savo ruožtu yra grindžiamas aplinkybėmis, kurios gali būti pripažintos ypatingomis, kaip tai suprantama pagal 5 straipsnio 3 dalį, taigi, pavyzdžiui, nelaimingu atsitikimu ar terorizmo grėsme, o ne (**orig. p. 6**) oro sąlygomis, kurios yra įprastos eismui atsižvelgiant į įvykio laiką ir vietą ir laikinai neigiamai paveikia oro eismą?

5.4.

Ar nepalankios oro sąlygos, kaip laiko tarpsnio atidėjimo priežastis, laikomos ypatinga aplinkybe, kaip tai suprantama pagal Reglamento (EB) Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį, visų pirma tik tuo atveju, jei nepalankios oro sąlygos savo ruožtu laikytinos ypatinga aplinkybe, taigi, jei nepalankios oro sąlygos atitinkamoje vietoje atitinkamu laiku savo ruožtu yra „nepaprastos“ ir „išsiskiriančios“ ir tai nėra „įprastos ir tikėtinose oro sąlygos“ atitinkamoje vietoje atitinkamu laiku?

Ar nepalankios oro sąlygos, kurios tam tikroje vietoje tam tikru metu nėra nepaprastos, tam tikroje vietoje tam tikru metu neišsiskiria iš įprastų ir tikėtinų oro sąlygų, yra įvykiai, būdingi įprastai oro transporto bendrovių veiklai ir atitinkantys įprastas pagrindines oro eismo sąlygas atsižvelgiant į Teisingumo Teismo pateiktą Oro transporto keleivių teisių reglamento 5 straipsnio 3 dalies išaiškinimą?

<...>