

# Anonimizuota versija

Vertimas

C-545/22-1

Byla C-545/22

## Prašymas priimti prejudicinį sprendimą

### Gavimo data:

2022 m. rugpjūčio 15 d.

### Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas:

*Landgericht Düsseldorf* (Vokietija)

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

2022 m. rugpjūčio 9 d.

### Atsakovė ir apeliantė:

*Air Europa Lineas Aereas*

### Ieškovai ir kitos apeliacinio proceso šalys:

VO

GR

---

<...>

<...>

*Landgericht Düsseldorf* (Diuseldorfo apygardos teismas)

### Nutartis

[2022 m. rugpjūčio 9 d.]

Byloje

*Air Europa Lineas Aereas*, <...> Frankfurtas,

atsakovė ir apeliantė,

<...>

prieš

1. VO, <...> Brėmenas
2. GR, <...> Brėmenas

ieškovus ir apelianthus,

<...>

*Landgericht Düsseldorf* (Diuseldorfo apygardos teismas) 22-oji civilinių bylų kolegija

**nutarė:**

Bylos nagrinėjimas sustabdomas.

Pagal SESV 267 straipsnio pirmos pastraipos b punktą ir trečią pastraipą Europos Sąjungos Teisingumo Teismui pateikiamas šis klausimas dėl Sąjungos teisės aiškinimo:

Ar Reglamento (EB) Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalis turi būti aiškinama taip, kad skrydis buvo atšauktas dėl ypatingų aplinkybių, kai, prasidėjus pasaulinei COVID 19 pandemijai, lėmusiai pasaulinio oro transporto griūtį nuo 2020 m. kovo mėn., negalėdama pakankamai ekonomiškai panaudoti skrydžius ir siekdama apsaugoti įgulos bei pilotų sveikatą oro transporto bendrovė drastiškai sutrumpina savo skrydžių tvarkaraštį ir atšaukia daugybę skrydžių, nors to daryti ji nebuvo verčiama oficialiomis priemonėmis, kaip antai uždarius oro uostus, uždraudus vykdyti skrydžius ar atvykti?

**Motyvai:**

**I.**

Ieškovai, sutuoktiniai VO ir GR rezervavo pas atsakovę 2020 m. kovo 7 d. išvykstatamąjį skrydį iš Diuseldorfo per Madridą į Majamį (skrydžių numeriai: UX 1446 + UX 97) ir 2020 m. kovo 16 d. ir 17 d. atgalinį skrydį iš Majamio per Madridą į Diuseldorfą (skrydžių numeriai: UX 98 ir UX 1447).

Atsakovė 2020 m. kovo 16 d. ir 17 d. atgalinius skrydžius (skrydžių numeriai: UX 98 ir UX 1447) atšaukė. Apie skrydžio atšaukimą ieškovai buvo informuoti tik 2020 m. kovo 16 d. Majamio oro uoste. Ieškovams nebuvo pasiūlytas joks pakaitinis skrydis.

Ieškovai pateikė ieškinį *Amtsgericht Düsseldorf* (Diuseldorfo apylinkės teismas) prašydami kiekvienam iš jų išmokėti 600,00 EUR dydžio kompensaciją remiantis Oro transporto keleivių teisių reglamento 7 straipsnio 1 dalies c punktu.

Atsakovė teigia, kad skrydis buvo atšauktas dėl ypatingų aplinkybių, kaip apibrėžta Oro transporto keleivių teisių reglamento 5 straipsnio 3 dalyje, ir kad to nebuvo galima išvengti imantis pagrįstų priemonių. Pateikdama motyvus atsakovė remiasi kelionių apribojimais COVID 19 pandemijos metu. Dėl COVID 19 pandemijos visame pasaulyje sustojo oro transportas. Todėl oro transporto bendrovės reorganizavo ir drastiškai sutrumpino savo skrydžių tvarkaraščius bei atšaukė daugybę skrydžių. Tai taip pat taikoma 2020 m. kovo 16 d. ir 17 d. skrydžiams UX 98 ir UX 1447. Be to, skrydis buvo atšauktas dėl priežasčių, susijusių su įgulos sveikatos apsauga. Naujasis koronavirusas, jo pavojingumas ir plitimo būdai buvo visiškai nežinomi. Atsakovė nenorėjo kelti tokios rizikos savo įgulai.

*Amtsgericht Düsseldorf* (Diuseldorfo apylinkės teismas) 2021 m. gruodžio 1 d. paskelbtu sprendimu <...> patenkino ieškinį ir įpareigojo atsakovę kiekvienam iš ieškovų sumokėti 600,00 EUR dydžio kompensaciją.

Atsakovė dėl šio sprendimo nustatyta forma ir terminais pateikė apeliacinį skundą. Ieškovai palaiko pirmosios instancijos teismo sprendimą.

## II.

Ar atsakovės apeliacinis skundas turi būti tenkinamas, priklauso <...> nuo pateikto klausimo.

### Išsamiau:

Apeliacinis skundas būtų nepagrįstas, jei atsakovės nurodytos priežastys, dėl kurių buvo atšaukti nagrinėjami 2020 m. kovo 16 d. ir 17 d. skrydžiai iš Majamio per Madridą į Diuseldorfą (skrydžių numeriai: UX 98 ir UX 1447), t. y. savanoriškas skrydžių tvarkaraščio sutrumpinimas dėl ekonominių priežasčių, susijęs su tarptautinio oro transporto griūtimi, ir įgulos sveikatos apsauga atsižvelgiant į pasaulinę COVID-19 pandemiją, nėra ypatinga aplinkybė pagal Oro transporto keleivių teisių reglamento 5 straipsnio 3 dalį.

Remiantis Oro transporto keleivių teisių reglamento 5 straipsnio 3 dalimi oro vežėjas atleidžiamas nuo pareigos mokėti keleiviams Oro transporto keleivių teisių reglamento 7 straipsnyje numatytą kompensaciją, jei gali įrodyti, kad skrydis atšauktas arba atvykimas atidėtas trims ar daugiau valandų dėl „ypatingų aplinkybių“, kurių nebūtų buvę galima išvengti net imantis visų pagrįstų priemonių, ir, esant tokioms aplinkybėms, – kad buvo imtasi situaciją atitinkančių veiksmų ir panaudotos visos turėtos personalo, materialinės ir finansinės priemonės, kad būtų išvengta atitinkamo skrydžio atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui dėl tų aplinkybių, tačiau negalima reikalauti, kad, atsižvelgiant į jo įmonės pajėgumus tuo metu, jo auka būtų nepakeliama (žr. <...> 2019 m. balandžio 4 d. Sprendimą – C-501/17, *Germanwings / Pauels*, [ECLI:EU:C:2019:288]<...> 19 punktą; 2020 m. birželio 11 d. Sprendimą – C-74/19, *LE / Transportes Aéreos Portugueses*, [ECLI:EU:C:2020:460]<...> 36 punktą).

1.

Pagal suformuotą Teisingumo Teismo jurisprudenciją „ypatingomis aplinkybėmis“, kaip jos suprantamos pagal Oro transporto keleivių teisių reglamento 5 straipsnio 3 dalį, gali būti laikomi tie įvykiai, kurie dėl savo pobūdžio ar atsiradimo priežasčių nėra būdingi įprastai atitinkamo oro vežėjo veiklai ir kurių jis realiai negali kontroliuoti; šios sąlygos yra kumuliacinės ir kiekvienu konkrečiu atveju reikia įvertinti, ar jos tenkinamos (žr. <...> 2021 m. kovo 23 d. Sprendimą – C-28/20, *Airhelp / SAS*, [ECLI:EU:C:2021:226]<...>, 561, 23 punktas). Įvykiai dėl „vidinės“ priežasties skrydį vykdančio oro vežėjo atžvilgiu turi būti atskirti nuo įvykių dėl „išorinės“ priežasties. Į sąvoką „ypatingos aplinkybės“ patenka tik „išoriniai“ įvykiai. Šiems išoriniams įvykiams bendra tai, kad juos lėmė oro vežėjo veikla ir išorinės aplinkybės, dažniau ar rečiau pasitaikančios praktikoje, tačiau nekontroliuojamos oro vežėjo, nes susiklostė dėl gamtos reiškinių ar trečiojo asmens, kaip antai kito oro vežėjo arba viešojo ar privataus subjekto, dalyvaujančio oro transporto arba oro uosto veikloje, veiksmų (žr. <...> ten pat, 39 ir paskesnius punktus).

2.

Visų pirma, COVID-19 pandemija, nepaisant apskritai didelio ir visuotinio poveikio kelionėms, patenka į Oro transporto keleivių teisių reglamento taikymo sritį. Oro transporto keleivių teisių reglamente nenurodyta, kad juo būtų skiriama nuo reglamento 5 straipsnio 3 dalyje minimų „ypatingų aplinkybių“ atskira kategorija, apimanti „labai ypatingus“ įvykius, kuriems atsiradus oro transporto vežėjai *ipso jure* būtų atleidžiami nuo visų pareigų, numatytų Oro transporto keleivių teisių reglamente (žr. <...> 2013 m. sausio 31 d. Sprendimą – C-12/11, *Denise McDonagh / Ryanair Ltd.*, [ECLI:EU:C:2013:43]<...> 30 punktas).

3.

Atsakovė remiasi kelionių apribojimais COVID-19 pandemijos metu. Dėl atvykimui į šalį taikytų apribojimų, įvestų visame pasaulyje nuo 2020 m. kovo vidurio, oro transporto pramonė buvo priversta smarkiai apriboti savo veiklą. Per pirmąjį pandemijos etapą 2020 m. kovo–birželio mėn. smarkiai sumažėjo oro eismas. Tarpžemyniniai skrydžiai buvo drastiškai sumažinti arba visai nutraukti. Todėl tuo metu neišvengta trumpalaikių skrydžių tvarkaraščio pakeitimų arba skrydžių atšaukimų. Tai taip pat taikoma 2020 m. kovo 16 d. ir 17 d. skrydžiams UX 98 ir UX 1447. Be to, skrydžių atšaukimai buvo skirti įgulos ir pilotų sveikatai apsaugoti. Naujasis koronavirusas, jo pavojingumas ir plitimo būdai buvo visiškai nežinomi. Atsakovė nenorėjo kelti tokios rizikos savo darbuotojams.

Kolegijos nuomone, šie argumentai nėra tinkami ypatingoms aplinkybėms pagrįsti. Pasaulinė COVID-19 pandemija ir su ja susiję kelionių apribojimai bei užsikrėtimo pavojus dėl savo pobūdžio ir priežasčių nebeprisiklauso įprastai oro vežėjo veiklai, nes atsakovė tam neturi jokios įtakos ir pandemijos kontroliuoti negali. Tačiau atsakovė nepakankamai pagrindė, kad 2020 m. kovo 16 d. ir 17 d.

4

atgalinis skrydis (skrydžių Nr.: UX 98 ir UX 1447) buvo atšauktas tiesiogiai „dėl“ COVID-19 pandemijos, kaip apibrėžta Oro transporto keleivių teisių reglamento 5 straipsnio 3 dalyje, ir atsakovė, kaip oro bendrovė, negalėjo kontroliuoti pasaulinės COVID-19 pandemijos poveikio nagrinėjamam skrydžiui.

2020 m. kovo 18 d. pranešime C (2020) 1830 final Europos Komisija nurodė:

„Komisija mano, kad, jei valdžios institucijos imasi priemonių COVID-19 pandemijai suvaldyti, šios priemonės dėl savo pobūdžio ir kilmės nėra būdingos įprastai oro vežėjų veiklai ir jų jie faktiškai negali kontroliuoti. Pagal 5 straipsnio 3 dalį teisė gauti kompensaciją prarandama su sąlyga, kad konkretus skrydis atšaukiamas susiklosčius ypatingoms aplinkybėms, kurių net imantis visų pagrįstų priemonių nebūtų buvę galima išvengti. Turėtų būti laikoma, kad ši sąlyga yra tenkinama, jei valdžios institucijos visiškai uždraudžia vykdyti tam tikrus skrydžius arba uždraudžia asmenų judėjimą taip, kad konkretus skrydis *de facto* negali būti vykdomas. Ši sąlyga taip pat gali būti tenkinama, jei skrydis atšaukiamas tokiomis aplinkybėmis, kai atitinkamas asmenų judėjimas nėra visiškai draudžiamas, bet tokia teise gali naudotis tik asmenys, kuriems taikomos išimtys (pavyzdžiui, atitinkamos valstybės piliečiai arba rezidentai). Jei nė vienas iš tokių asmenų konkrečiu orlaiviu neskristų ir skrydis nebūtų atšauktas, orlaivis liktų tuščias. Tokiomis situacijomis oro vežėjas teisėtai gali nelaukti iki paskutinės minutės ir skrydį tinkamu laiku atšaukti (net nebūdamas tikras dėl įvairių keleivių teisių apskritai keliauti), kad galėtų imtis atitinkamų organizacinių priemonių, įskaitant susijusias su oro vežėjo pareiga pasirūpinti keleiviais. Tokiais atvejais, priklausomai nuo aplinkybių, vis tiek gali būti laikoma, kad skrydis atšaukiamas dėl valdžios institucijų priimtų priemonių. Be to, priklausomai nuo aplinkybių, tai būtų galima pasakyti ir apie skrydžius priešinga kryptimi nei skrydžiai, tiesiogiai susiję su asmenų judėjimo draudimu. Jei oro transporto bendrovė nusprendžia atšaukti skrydį ir įrodo, kad šis sprendimas buvo pagrįstas siekiu apsaugoti įgulos sveikatą, turėtų būti laikoma, kad skrydis atšauktas dėl ypatingų aplinkybių. Pirmiau išdėstyti svarstymai nėra ir negali būti išsamūs, nes 5 straipsnio 3 dalis gali būti taikoma ir kitoms su COVID-19 susijusioms konkrečioms aplinkybėms.“

Tačiau šios Komisijos rekomendacijos teismams nėra privalomos. ESTT nusprendė, kad rekomendacijos ir nuomonės pagal SESV 288 straipsnio ketvirtą pastraipą nesukuria individualių teisių, kuriomis Sąjungos piliečiai galėtų remtis nacionaliniuose teismuose. Tačiau pastarieji privalo atsižvelgti į rekomendacijas ir nuomones priimdami sprendimus dėl jų nagrinėjamų ginčų, ypač jei rekomendacijos gali suteikti informacijos apie kitų nacionalinės arba Sąjungos teisės nuostatų aiškinimą (žr. 1989 m. gruodžio 13 d. ESTT sprendimą – C-322/88, *Grimaldi*, [ECLI:EU:C:1989:646, 18 punktas] <...>). Abejonių kyla jau vien dėl to, ar Komisijos aiškinamosios gairės yra rekomendacijos ir nuomonės pagal SESV 288 straipsnio ketvirtą pastraipą, o ne priemonės *sui generis*. Bet kuriuo atveju reikalavimas, kad į gaires atsižvelgtų valstybės teismai, negali reikšti, kad jos yra *de facto* privalomos aiškinant, o tik tai, kad valstybės teismai, aiškindami Sąjungos teisę, privalo išnagrinėti gairių turinį.

Be to, rekomendacijos nėra įtikinamos turinio požiūriu. Atsižvelgiant, pirma, į reglamento tikslą, nurodytą jo 1 konstatuojamojoje dalyje, užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį ir, antra, į tai, kad Oro transporto keleivių teisių reglamento 5 straipsnio 3 dalyje nukrypstama nuo keleivių teisės į kompensaciją jų skrydžio atšaukimo atveju principo, sąvoka „ypatingos aplinkybės“, kaip ji suprantama pagal šią nuostatą, turi būti aiškinama siaurai (žr. <...> 2021 m. kovo 23 d. Sprendimą – C-28/20, *Airhelp. / SAS*, [ECLI:EU:C:2021:226] <...> 24 punktas). Galėtų būti daroma prielaida, kad ypatingos aplinkybės egzistuoja, kai valdžios institucijos arba *ipso jure* draudžia tam tikrus skrydžius, arba draudžia ar riboja keleivių vežimą taip, kad *de facto* neleidžia vykdyti atitinkamo skrydžio (pvz., uždarius oro uostus, uždraudus vykdyti skrydžius ar atvykti ir t. t.). Tačiau prielaida, kad ypatingos aplinkybės egzistuoja ir tada, kai skrydžio vykdymas teisiškai ir faktiškai įmanomas be apribojimų, tačiau oro transporto bendrovės nusprendžia sumažinti skrydžių skaičių ir atšaukti skrydžius dėl ekonominių sumetimų (pvz., siekdamas išvengti tuščių skrydžių), būtų pernelyg plati. Tokia plataus masto lengvata oro transporto bendrovėms taikoma keleivių sąskaita ir prieštarauja Oro transporto keleivių teisių reglamento tikslui nustatyti aukštą keleivių apsaugos lygį.

Tokie ekonominiai sumetimai akivaizdžiai yra „vidinės“, o ne „išorinio“ pobūdžio priežastys. Be to, tokiais atvejais oro transporto bendrovės gali „kontroliuoti“ situaciją, nes jos nusprendžia atšaukti skrydį savo atsakomybe ir savo noru, o ne „verčiamos“ išorinių aplinkybių.

4.

Taip pat nepakanka, kad ypatingos aplinkybės, kaip apibrėžta Oro transporto keleivių teisių reglamento 5 straipsnio 3 dalyje, būtų susiklosčiusios skrydžio atšaukimo metu. Be to, konkretus skrydis turi būti atšaukiamas būtent „dėl“ šių ypatingų aplinkybių, o atšaukimo neturi būti įmanoma išvengti imantis pagrįstų priemonių. COVID-19 pandemijos kontekste tai įmanoma, jei, pavyzdžiui, oro uosto operatorius arba oro skrydžių valdymo centras uždraudžia atskirus skrydžius arba oficialiai uždaro oro uostai ar įstatymu uždraudžiama atvykti į šalį. Be to, iš Reglamento Nr. 261/2004 15 konstatuojamosios dalies matyti, kad „ypatingos aplinkybės“ gali susiklostyti tik „tam tikrą dieną dėl tam tikro orlaivio“, o taip nėra tuo atveju, kai keleivį atsisakoma vežti dėl skrydžių reorganizacijos susiklosčius (taip pat) kitiems skrydžiams įtakos turinčioms aplinkybėms. „Ypatingų aplinkybių“ sąvoka skirta riboti oro transporto vežėjų pareigas arba net juos nuo jų atleisti, kai atitinkamo įvykio nebūtų buvę įmanoma išvengti net imantis visų pagrįstų priemonių. Vis dėlto, jei oro transporto bendrovė savanoriškai nusprendžia reorganizuoti savo skrydžius dėl aplinkybės, kuri (taip pat) turi įtakos kitiems skrydžiams, jokių būdu negalima daryti prielaidos, kad dėl šių aplinkybių oro transporto bendrovė buvo priversta atšaukti konkretų skrydį (žr. <...> 2012 m. spalio 4 d. Sprendimą – C-22/11, *Finnair Oyj / Timy Lassooy*, <...> 37 punktas: dėl atsisakymo skraidinti, susijusio su skrydžių tvarkaraščio reorganizavimu dėl skrydžių vadovų streiku). Ši jurisprudencija galėtų būti taikoma skrydžių tvarkaraščio sutrumpinimui COVID-19 pandemijos metu.

6

5.

Taip pat nepriimtinas atsakovės tvirtinimas, kad atšaukiant skrydžius buvo siekiama apsaugoti įgulos sveikatą. Skrydžio atšaukimas dėl įgulos sveikatos ir saugos darbe taip pat nelaikomas ypatinga aplinkybe. Visų pirma, įgulos sveikata ir sauga darbe patenka į oro transporto bendrovės, kaip darbdavio, įsipareigojimų sritį ir yra vidinė aplinkybė iš atsakovės sferos, o ne „išorinė aplinkybė“. Bet kokią padidėjusią riziką įgulos ir pilotų sveikatai dėl COVID 19 pandemijos atsakovė taip pat galėjo kontroliuoti taikydamas tinkamas saugumo priemones (HEPA filtras, privalomą kaukių dėvėjimą ir kt.). Be to, dėl bendro požiūrio į įgulos sveikatos apsaugą gali susidaryti situacija, kad elgiantis itin apdairiai ir prevenciškai net ir nesant jokių konkrečių požymių kiekvienas galimas skrydis galėtų būti atšaukiamas „dėl priežasčių, susijusių su sveikatos apsauga“. Tačiau galiausiai tai reikštų „visišką veiksmų laisvę“, nes iš principo, net ir nepriklausomai nuo koronaviruso krizės, kiekvieno skrydžio metu gali būti padidėjęs pavojus sveikatai dėl tarptautinių skrydžių, kai keleiviai iš įvairių šalių sėdi labai arti vienas kito.

Kadangi, kiek žinoma, ESTT šių klausimų dar nesprendė, būtina kreiptis į ESTT su prašymu priimti prejudicinį sprendimą.

&lt;...&gt;

&lt;...&gt;[nacionalinės proceso teisės nuostatos]

&lt;...&gt;[parašai]

&lt;...&gt;

&lt;...&gt;[formalumai]