

Byla C-131/22

Prašymas priimti prejudicinį sprendimą

Gavimo data:

2022 m. vasario 25 d.

Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas:

Amtsgericht Frankfurt am Main (Vokietija)

Nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą priėmimo data:

2022 m. vasario 2 d.

Ieškovė:

flightright GmbH

Atsakovė:

Swiss International Air Lines AG

Amtsgericht Frankfurt am Main

Frankfurtas prie Maino,

(Frankfurto prie Maino apylinkės teismas) <...>

2022 m. vasario 2 d.

Nutartis

Byloje

Flightright GmbH <...>

<...> Potsdamas,

ieškovė,

<...>

prieš

Swiss International Air Lines AG Frankfurto filialą, <...> Frankfurtas prie Maino,

atsakovę,

<...>

n u t a r ė :

I. Sustabdyti bylos nagrinėjimą.

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: [orig. p. 2]

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?
3. Ar dėl oro eismo valdymo sprendimo, priimto dėl konkretaus orlaivio tam tikrą dieną, dėl kurio vienas ar keli atitinkamu orlaiviu vykdomi skrydžiai buvo atidėti ilgam laikui, iki kitos dienos arba atšaukti, laikoma, kad susidarė ypatingos aplinkybės, kaip tai suprantama pagal reglamento 5 straipsnio 3 dalį, neatsižvelgiant į tokio sprendimo priežastį?
4. Jei į trečiąjį klausimą būtų atsakyta neigiamai, ar sprendimo pagrindas turi būti toks ypatingas, kad jo negali būti tikimasi?

Motyvai

I.

Remdamasi keleivio perleista teise, ieškovė reikalauja, kad atsakovė sumokėtų kompensaciją pagal reglamentą.

Keleivis užsisakė atsakovės skrydį ir gavo rezervacijos patvirtinimą. Skrydžio LX1077 orlaivis iš Frankfurto prie Maino į Ciurichą turėjo išvykti 2017 m. liepos 6 d. 20.50 val., o atvykti – 21.45 val. Iš tiesų skrydis buvo atšauktas, nes ankstesnį skrydį LX1076 iš Ciuricho vykdamas orlaivis grįžo į jį taip ir nenusileidęs, kaip buvo numatyta (atidėjus atvykimo laiką), 21.10 val. Frankfurte.

Įvykdyti skrydį iki prasidedant naktinių skrydžių draudimo laikui Frankfurte prie Maino nebuvo galimybės. Atsakovė nelaiko orlaivių Frankfurte, be to, ji negalėjo pristatyti ten pakaitinio orlaivio. Keleivis 2017 m. liepos 7 d. 6.52 val. išvyko kitu skrydžiu.

Atsakovė teigia, kad dėl oro sąlygų – **[orig. p. 3]** didelės perkūnijos virš Frankfurto prie Maino oro uosto – nulemtų oro uosto veiklos apribojimų skrydžiui LX1076 buvo skirtas vėlesnis laiko tarpas. Artėjant prie Frankfurto nesuteiktas leidimas tūpti, nes skrydžių veikla Frankfurte prie Maino dėl žaibo buvo sustabdyta.

II.

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

Ieškinys yra nepagrįstas, jeigu atsakovė dėl tokios ypatingos aplinkybės gali būti atleidžiama nuo atsakomybės.

1. Pagal reglamento 5 straipsnį skrydį vykdantis 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 <...> 10 ir 14 punktai). Praktikoje, kaip ir šiuo atveju, oro vežėjai paprastai remiasi meteorologinėmis sąlygomis ir (arba) oro eismo valdymo sprendimais.

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 vykdant 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).

Tą patį galima pasakyti ir apie 15 konstatuojamojoje dalyje nurodytus oro eismo valdymo sprendimus. Oro vežėjas privalo laikytis oro eismo valdymo nurodymų. **[orig. p. 4]**

c) Kita vertus, negalima nepripažinti to, kad aviacija neišvengiamai susijusi su [meteorologinių sąlygų] elementais ir oro eismo valdymo įtaka.

Pirmoji aplinkybė yra visiškai natūrali. Antroji grindžiama aviacijos taisyklėmis. Skrydžiai yra nuolat reguliuojami; jie apskritai gali būti pradėti vykdyti tik priėmus skrydį leidžiantį sprendimą. Dėl oro eismo valdymo įtakos, kuri gali būti nulemta tiek meteorologinių sąlygų, tiek gedimų ar kitų priežasčių, skrydžių vykdymo planus tenka dažnai koreguoti.

Šios aplinkybės susiklosto reguliariai; iš esmės jų galima tikėtis visada. Todėl kyla abejonių, ar aplinkybė, kad skrydžio pagal planą neleidžia vykdyti meteorologinės sąlygos ar kad dėl skrydžio buvo priimtas oro eismo valdymo sprendimas, apskritai yra pakankama. Pagal reglamento 5 straipsnio 3 dalies formuluotę meteorologinės sąlygos ir sprendimas veikia turėtų būti ypatingo pobūdžio.

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.

Taip pat kyla abejonių, ar aplinkybė, susijusi su oro eismo valdymo sprendimais, turi būti laikoma ypatinga, jei, pavyzdžiui, laiko tarpų paskirstymas grindžiamas bendraisiais pajėgumo trūkumais. Pajėgumo trūkumai skrydžio maršrute gali būti laikomi „įprastu“ komercinių skrydžių sutrikdymu, kurio paprastai turi būti tikimasi – panašiai, kaip spūsties greitkelyje. Bet kuriuo atveju tai galėtų būti taikoma tokio intensyvaus orlaivių srauto, koks yra Europos oro erdvėje nagrinėjamu laikotarpiu, atveju. Atitinkamai ypatingomis aplinkybėmis negalėtų būti laikomos ir skrydžių valdymo priemonės, kurios yra grindžiamos įprastais meteorologiniais reiškiniais.

Kalbant apie skrydžių valdymo priemones, kartais jas sukelia pats oro vežėjas. Pavyzdžiui, oro vežėjo orlaiviui dėl techninio defekto gali tekti grįžti į išvykimo oro uostą, todėl oro uosto veikla dėl priverstinio tūpimo, kurį tektų atlikti, būtų laikinai blokuojama kitiems skrydžiams, atitinkamai ir kitam, to paties oro vežėjo atidėtam skrydžiui. Tokiu atveju nepaisant oro eismo valdymo nurodymo iš šalies skrydžio atidėjimą nulemia aplinkybė, už kurią pagal Teisingumo Teismo jurisprudenciją yra atsakingas skrydį vykdančio oro vežėjas (žr. 2008 m. gruodžio 22 d. sprendimą byloje C-549/07 <...>). **[orig. p. 5]**

Panašiai yra nagrinėjamoje byloje. Perkūnijos Frankfurte prie Maino vasarą nėra itin retos, dėl jų dažnokai nutraukiama veikla, todėl kyla abejonių, ar su jomis susiję oro eismo valdymo sprendimai yra ypatingo pobūdžio ir ar nebūtų logiškiau manyti, kad oro vežėjas turėtų būti pasirengęs tokiems įvykiams.

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. Be to, pagal 15 konstatuojamąją dalį turėtų būti laikoma, kad dėl oro eismo valdymo sprendimo susidarė ypatingos aplinkybės. Taigi, atitinkama išvada nėra būtina. 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. Tai, kad oro vežėjas, vykdydamas skrydžius, privalo nuolat paklusti valdžios institucijų įgyvendinamai reguliavimo kompetencijai, taip pat galėtų būti laikoma normalios atitinkamo oro vežėjo veiklos dalimi.

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 [orig. p. 6] 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 sabotažo 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).

Atitinkamai galėtų prireikti įvertinti, ar meteorologines sąlygas arba oro eismo valdymo sprendimus, kuriais remiasi oro vežėjas, nulėmė įvykiai, kurie nėra būdingi normaliai oro vežėjo veiklai ir kurių jis negali realiai valdyti.

bb) 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]).

Oro eismo valdymo sprendimų atveju galėtų būti svarbi jų priežastis, t. y. ar priežastis, dėl kurios buvo imtasi valdymo priemonės, buvo ypatingo pobūdžio (žr. ir panašų <...> [nuoroda į nacionalinę doktriną] 2017 m. sausio 6 d. *Handelsgericht Wien* (Vienos komercinių bylų teismas) sprendimą 60 R 62/17y <...>). Tokią priežastį būtų galima pripažinti, pavyzdžiui, atvejais, kurie yra neįprasti praktinėje veikloje, todėl jų nebuvo galima tikėtis, kaip, pavyzdžiui, krypties pakeitimas dėl nelaimingų atsitikimų, teroristų išpuolių, politinių įvykių ar neįprastų ekstremalių oro sąlygų, tačiau tokia priežastis negalėtų būti pajėgumo trūkumai, tiksliau neapibrėžtos meteorologinės sąlygos ir panašiai.

cc) Toks aiškinimas nereikštų nepagrįstai didelės prievolės 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 <...>: **[orig. p. 7]** „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 ir valdymu 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 ir skrydžių valdymu, galėtų viršyti tai, kas yra pagrįsta.

2. Šioje byloje nėra nei įrodyta, nei aišku, kad perkūnija liepos mėn. Frankfurte prie Maino ir dėl jos priimtas oro eismo valdymo sprendimas yra ypatingas reiškinys. 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.

<...>