

Byla C-405/23

Prašymo priimti prejudicinį sprendimą santrauka pagal Teisingumo Teismo procedūros reglamento 98 straipsnio 1 dalį

Gavimo data:

2023 m. liepos 3 d.

Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas:

Landgericht Köln (Vokietija)

Nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą priėmimo data:

2023 m. birželio 22 d.

Atsakovė ir apeliantė:

Touristic Aviation Services Limited

Ieškovė ir kita apeliacinio proceso šalis:

Flightright GmbH

Pagrindinės bylos dalykas

Oro transportas – Oro transporto keleivių teisės – Reglamentas (EB) Nr. 261/2004 – Kompensacija keleiviams skrydžių atidėjimo ilgam laikui atveju – Bagažo krovėjų trūkumas – Ypatingos aplinkybės, kurių nebūtų buvę galima išvengti net ir imantis visų pagrįstų priemonių

Prašymo priimti prejudicinį sprendimą dalykas ir teisinis pagrindas

Sąjungos teisės išaiškinimas, SESV 267 straipsnis

Prejudicinis klausimas

Ar Reglamento (EB) Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalis turi būti aiškinama taip, kad bagažo krovėjų stygius šią paslaugą teikiančio oro uosto valdytojo ar jo įgaliotoje įmonėje yra ypatinga aplinkybė, kaip ji suprantama pagal šią nuostatą, kurios išorinio poveikio šia oro uosto valdytojo ar jo įgaliotos įmonės teikiama paslauga besinaudojančio oro vežėjo įprastai veiklai neįmanoma kontroliuoti, ar

oro uosto valdytojo ar jo įgaliotos įmonės vykdomas bagažo pakrovimas ir bagažo krovėjų stygius šiose įmonėse priskirtinas prie įprastos oro vežėjo veiklos, todėl atleidimas nuo atsakomybės pagal Reglamento (EB) Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį gali būti taikomas tik tuo atveju, jei krovėjų trūksta dėl ypatingos aplinkybės, kaip ji suprantama pagal šią nuostatą?

Nurodytos Sąjungos teisės nuostatos

1996 m. spalio 15 d. Tarybos direktyva 96/67/EB dėl patekimo į Bendrijos oro uostuose teikiamų antžeminių paslaugų rinką

2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 261/2004, nustatantis bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisyklės atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinantį Reglamentą (EEB) Nr. 295/91

Glaustas faktinių aplinkybių ir proceso pagrindinėje byloje aprašymas

- 1 Prašymas priimti prejudicinį sprendimą pateiktas nagrinėjant tarp šalių kilusį ginčą dėl 800 EUR kompensacijos, kurios ieškovė reikalauja pagal atitinkamų keleivių perleistą teisę. Šie keleiviai buvo užsisakę 2021 m. liepos 4 d. atsakovės vykdytą skrydį XR 1092 iš Kelno (Bonos) į Kosą, kuris atvykimo oro uostą pasiekė vėluodamas apie tris su puse valandas.
- 2 Apylinkės teismas patenkino ieškinį. Teismas nenagrinėjo klausimo, ar skrydis buvo atidėtas ilgam laikui dėl ypatingos aplinkybės, nes, jo nuomone, atsakovė bet kuriuo atveju galėjo išvengti atidėjimo, jei būtų buvę imtasi visų pagrįstų priemonių.
- 3 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui pateiktu apeliaciniu skundu atsakovė toliau prašo atmesti ieškinį. Ieškovė prašo atmesti apeliacinį skundą.

Svarbiausi pagrindinės bylos šalių argumentai

- 4 Atsakovė teigia, skrydis buvo atidėtas ilgam laikui dėl to, kad Kelno (Bonos) oro uosto valdytojui dėl COVID 19 pandemijos trūko darbuotojų, o ji už tai nėra atsakinga. Jau ankstesnis skrydis buvo atidėtas 1 valandą ir 17 minučių dėl to, kad trūko darbuotojų registracijos punktuose. Jeigu keleiviai į ankstesnį ir į nagrinėjamą skrydį būtų buvę tinkamai registruoti, tikėtina, kad nebūtų prirėkę atidėti skrydį daugiau nei trims valandoms. Vis dėlto trūko ir bagažo krovėjų, todėl skrydžio vykdymą teko atidėti dar 2 valandoms ir 13 minučių. Galiausiai skrydis buvo atidėtas dar 19 minučių jau uždarius duris – dėl oro sąlygų.
- 5 Ieškovė teigia, kad nurodytos aplinkybės negali būti laikomos ypatingomis.

Glaustas prašymo priimti prejudicinį sprendimą pagrindimas

- 6 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo nuomone, apylinkės teismas nepagrįstai patenkino ieškinį grįsdamas tokį sprendimą tuo, kad atsakovė nenurodė, kokias priemones ji svarstė nagrinėjamu atveju, kad išvengtų nurodyto atidėjimo arba jį sutrumpintų.
- 7 Pagal Teisingumo Teismo jurisprudenciją oro vežėjas remiantis Reglamento Nr. 261/2004 14 ir 15 konstatuojamosiomis dalimis ir 5 straipsnio 3 dalimi atleidžiamas nuo pareigos mokėti keleiviams šio 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 kad susiklosčius tokiai aplinkybei ėmėsi situacijai pritaikytų veiksnių ir panaudojo visas turėtas personalo, materialines ir finansines priemones, kad išvengtų atitinkamo skrydžio atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui dėl tos aplinkybės; vis dėlto negalima reikalauti, kad, atsižvelgiant į oro vežėjo įmonės pajėgumus tuo metu, jo auka būtų nepakeliama (2019 m. balandžio 4 d. Sprendimo *Germanwings*, C-501/17, EU:C:2019:288, 19 punktas; 2020 m. birželio 11 d. Sprendimo *Transportes Aéreos Portugueses*, C-74/19, EU:C:2020:460, 36 punktas). Kokios yra tos pagrįstos priemonės, kurių oro vežėjas gali imtis, siekdamas išvengti, kad skrydis dėl ypatingų aplinkybių nebūtų atidėtas ilgam laikui arba atšauktas, nustatoma atsižvelgiant į konkretaus atvejo aplinkybes; pagrindumas turi būti vertinamas atsižvelgiant į situaciją (2008 m. gruodžio 22 d. Sprendimo *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, 40 ir 42 punktai); 2011 m. gegužės 12 d. Sprendimo *Eglītis ir Ratnieks*, C-294/10, EU:C:2011:303, 30 punktas).
- 8 Atsižvelgiant į tai, atsakovė neprivalėjo įvertinti ir imtis priemonių, kaip jos suprantamos pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį. Nėra akivaizdu, kad atsakovė galėjo aiškiai matyti, jog skrydis bus atidėtas ilgam laikui. Ankstesnis skrydis į Kelną (Boną) buvo atidėtas dėl pirmesnio išvakarėse vykdyto skrydžio atidėjimo, kurį lėmė darbuotojų registracijos punktuose stygius, o tai buvo susiję su pačios atsakovės atsakomybe. Nebuvo jokių požymių, kad dėl to gali būti atidėti kiti skrydžiai. Be to, neaišku, kokių priemonių atsakovė galėjo imtis, kad išvengtų skrydžio atidėjimo ilgam laikui. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo nuomone, apylinkės teismo nurodytas 2020 m. birželio 11 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Transportes Aéreos Portugueses* (C-74/19, EU:C:2020:460) neleidžia spręsti apie pareigą apsvarstyti galimybę perregistruoti atitinkamus keleivius į kitą skrydį. Dėl bagažo krovėjų stygiaus oro uosto įmonėje buvo atidėtas ne vienas skrydis. Tokiomis aplinkybėmis objektyviai nebuvo galima tikėtis, kad į kitą skrydį perregistruoti atitinkami keleiviai būtų galėję greičiau pasiekti savo kelionės tikslą.
- 9 Taigi apylinkės teismas neturėjo palikti nenagrinėto klausimo, ar aptarnaujančio personalo stygius, nurodytas kaip skrydžio atidėjimo priežastis, yra ypatinga aplinkybė.

- 10 Pagal suformuotą Teisingumo Teismo jurisprudenciją ypatingomis aplinkybėmis, kaip jos suprantamos pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį, laikomi tie įvykiai, kurie dėl savo pobūdžio ar atsiradimo priežasčių nėra būdingi įprastai oro vežėjo veiklai ir kurių jis realiai negali kontroliuoti; abi šios sąlygos yra kumuliacinės ir kiekvienu konkrečiu atveju reikia įvertinti, ar jos tenkinamos (žr. 2013 m. sausio 31 d. Sprendimo *McDonagh* (C-12/11, EU:C:2013:43, 29 punktą, 2021 m. kovo 23 d. Sprendimo *Airhelp*, C-28/20, EU:C:2021:226, 23 punktą). 2021 m. kovo 23 d. Sprendime *Airhelp* (C-28/20, EU:C:2021:226) Teisingumo Teismas nurodė, kad iš jo jurisprudencijos dėl sąvokos „ypatingos aplinkybės“, kaip ji suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį, matyti, kad įvykiai dėl „vidinės“ priežasties skrydį vykdančio oro vežėjo atžvilgiu turi būti atskirti nuo įvykių dėl „išorinės“ priežasties. Visiems 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. 2014 m. lapkričio 14 d. Nutartyje *Siewert* (C-394/14, EU:C:2014:2377, 19 punktas) Teisingumo Teismas dėl techninės problemos, atsiradusios susidūrus oro uosto įlaipinimo trapui ir orlaivui, pažymėjo, kad įlaipinimo trapo ar takelio naudojimas keleiviniame oro transporte neišvengiamas, juo keleiviai įlipa į lėktuvą ir išlipa iš jo, taigi situacijos, kai oro vežėjai naudoja įlaipinimo trapą, kartojasi nuolat. Šiomis aplinkybėmis orlaivio ir įlaipinimo trapo susidūrimas turi būti laikomas normaliai oro vežėjo veiklai būdingu įvykiu.
- 11 Atsižvelgiant į tai, bagažo pakrovimo veikla šiuo atveju galėtų būti laikoma būdinga atsakovės veiklai, nes ji yra tiesiogiai skirta vežimo paslaugos, kurią buvo įsipareigota suteikti keleiviams, teikimui. Tokiu atveju bagažo krovėjų stygius būtų priskirtinas prie įprastos atsakovės veiklos, o tai reikštų, kad ypatingų aplinkybių nebuvo. Vis dėlto ta aplinkybė, kad bagažo pakrovimo darbus Kelno (Bonos) oro uoste vykdo oro uosto valdytojas, o ne pati atsakovė ar jos užsakytas paslaugų teikėjas, galėtų reikšti, kad bagažo krovėjų stygius yra išorinė priežastis, kurios išorinio poveikio savo įprastai veiklai atsakovė negalėjo kontroliuoti.
- 12 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismo nuomone, buvo susiklosčiusi ypatinga aplinkybė. Bagažo pakrovimas yra antžeminių paslaugų, kurias Vokietijoje nuo pat pradžių teikė patys oro uostų valdytojai arba jų patronuojamosios įmonės, dalis; ši paslauga net ir liberalizavus Europos oro transporto sektorių pagal Direktyvą 96/67/EB ir ją perkėlus į nacionalinę teisę iš esmės tebėra oro uostų įmonės rankose. Taigi į klausimą, ar bagažo krovėjų stygius yra ypatinga aplinkybė, būtų galima atsakyti atsižvelgiant į tai, ar bagažo pakrovimo darbus, kaip šiuo atveju, atliko oro uosto įmonė – tai reikštų, kad ši aplinkybė turėtų būti pripažinta ypatinga; arba į tai, ar atitinkamas oro vežėjas vis dėlto pats buvo atsakingas už bagažo pakrovimą arba pavedė atlikti tai paslaugų teikėjui – tai reikštų, kad bagažo pakrovimas buvo įprastinės atitinkamo oro vežėjo veiklos dalis, taigi, tokiu atveju reikėtų paneigti ypatingos aplinkybės buvimą.

- 13 Dėl tokio su krovėjų stygiu susijusio atleidimo nuo atsakomybės už skrydžio atidėjimą Kelno (Bonos) oro uoste dar 2 valandoms ir 13 minučių atsakovė liktų atsakinga už mažiau kaip tris valandas vėlesnį atvykimą, taigi, ji neprivalėtų mokėti kompensacijos.
- 14 Jei po išaiškinimo vis dėlto reikėtų daryti išvadą, kad oro uosto valdytojo atliekamas bagažo pakrovimas priskirtinas prie įprastos šia paslauga besinaudojančių oro vežėjų veiklos, atsakovė galėtų būti atleidžiama nuo atsakomybės pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį tik tuo atveju, jeigu darbuotojų stygius, kaip atidėjimo priežastis, būtų nulemtas ypatingos aplinkybės. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismo nuomone, tai turi būti paneigta. Krovėjų stygius vykdamą nagrinėjamą skrydį nebuvo nepašalinama COVID 19 pandemijos pasekmė, kurios atsakovė negalėjo išvengti. Atsakovės paaiškinimai neleidžia daryti išvados, kad oro uosto valdytojas neturėjo galimybės suplanuoti savo žmoniškųjų išteklių taip, kad procesai po pandemijos atnaujinus skrydžių vykdymą būtų organizuojami išvengiant skrydžių atidėjimo ilgam laikui. Vietoj to pripažįstama, kad oro uosto valdytojas dėl netikėtai staigaus ir labai spartaus keleivių ir skrydžių skaičiaus didėjimo nuo 2021 m. liepos mėn. pradžios laiku nebeapadidino darbuotojų skaičiaus.
- 15 Dėl nurodytų priežasčių sprendimas dėl apeliacinio skundo priklauso nuo Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalies išaiškinimo.

DARBINIS VERTINIMAS