GENERALINIO ADVOKATO
EVGENI TANCHEV IŠVADA,
pateikta 2018 m. gruodžio 19 d.[1]

Byla C-159/18

André Moens
prieš
Ryanair Ltd

(*Justice de paix du troisième canton de Charleroi* (Šarlerua trečiojo kantono taikos teismas, Belgija) pateiktas prašymas priimti prejudicinį sprendimą)

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą – Oro transportas – Reglamentas (EB) Nr. 261/2004 – Kompensacija keleiviams atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju – Teisė į kompensaciją – Išimtis – Sąvoka „ypatingos aplinkybės“ – Pakilimo tako uždarymas dėl degalų išsiliejimo“

1. Šiame *Justice de paix du troisième canton de Charleroi* (Šarlerua trečiojo kantono taikos teismas, Belgija) prašyme priimti prejudicinį sprendimą Teisingumo Teismo dar kartą prašoma išaiškinti Reglamento (EB) Nr. 261/2004[2] 5 straipsnio 3 dalyje vartojamą sąvoką „ypatingos aplinkybės“ *in casu* išsiliejus degalams ant pakilimo tako, kai dėl šios priežasties tas takas buvo uždarytas. Šią sąvoką išsamiau nagrinėjau savo išvadoje, kurią neseniai pateikiau byloje *Germanwings* (C-501/17, EU:C:2018:945, 26–87 punktai). Atsižvelgdamas į tai, kad šioje byloje keliami klausimai yra byloje *Germanwings* aptartų klausimų tęsinys, taip pat siekdamas išvengti nereikalingo kartojimosi, remsiuosi toje išvadoje atlikta analize, o šioje išvadoje aptarsiu tik su nagrinėjama byla susijusius konkrečius klausimus.

I. Teisinis pagrindas

2. Dėl tų pačių priežasčių pateikiu kryžmines nuorodas į susijusias minėto reglamento teisines nuostatas, kurios šiuo atveju yra identiškos toms, kurios yra cituojamos išvados byloje *Germanwings* 4–7 punktuose.

II. Faktinės aplinkybės, dėl kurių kilo ginčas pagrindinėje byloje ir prejudiciniai klausimai

3. A. Moens bendrovėje „Ryanair“ rezervavo skrydį iš Venecijos (Trevizas, Italija) į Šarlerua, skrydis turėjo įvykti 2015 m. gruodžio 21 d. Lėktuvas turėjo pakilti 17 val. ir nusileisti 18 val. 40 min. Lėktuvas į Šarlerua atvyko pavėlavęs 4 val. 23 min. Todėl *Claim it*, kurią tinkamai įgaliojo A. Moens, nusiuntė prašymą sumokėti pagal Oro keleivių teisių reglamentą mokėtiną 250 EUR kompensaciją. Vėliau A. Moens teisinis atstovas nusiuntė bendrovei „Ryanair“ oficialų įspėjimą, kuriame reikalaujama

1 Originalo kalba: anglų.

2 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 261/2004, nustatantis bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinantis Reglamentą (EEB) Nr. 295/91 (toliau – Oro keleivių teisių reglamentas) (OL L 46, 2004 2 17, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 8 t., p. 10).

sumokėti kompensaciją. Bendrovė „Ryanair“ atsisakė A. Moens mokėti kompensaciją, teigdama, kad įvykis yra „ypatinga aplinkybė“. Pagrindinės faktinės aplinkybės yra susijusios su tuo, kad dėl ant pakilimo tako išsiliejusių degalų tas takas turėjo būti uždarytas daugiau nei dviem valandoms, būtent todėl A. Moens skrydis buvo atidėtas.

4. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui neaišku, ar minėtas įvykis laikytinas „ypatinga aplinkybe“, todėl jis nusprendė Teisingumo Teismui pateikti šiuos prejudicinius klausimus:

„[1.] Ar [pagrindinėje] byloje nagrinėjama aplinkybė, t. y. degalų išsiliejimas ant pakilimo tako, dėl kurio tas takas buvo uždarytas [(toliau – nagrinėjamas įvykis)], patenka į sąvoką „įvykis“, kaip ji suprantama pagal 2008 m. gruodžio 22 d. Sprendimo *Wallentin-Hermann* (C-549/07, EU:C:2008:771) 22 punktą, ar į sąvoką „ypatingos aplinkybės“, kaip ji suprantama pagal [Oro keleivių teisių reglamento] 14 konstatuojamąją dalį, kaip ši sąvoka išaiškinta 2013 m. sausio 31 d. Sprendime *McDonagh* (C-12/11, EU:C:2013:43), ar šios abi sąvokos sutampa?

[2.] Ar [to reglamento] 5 straipsnio 3 dalis turi būti aiškinama taip, kad [nagrinėjamas įvykis] turi būti laikomas įprastai oro vežėjo veiklai būdingu įvykiu ir todėl negali būti laikomas „ypatinga aplinkybe“, dėl kurios oro vežėjas gali būti atleistas nuo pareigos sumokėti kompensaciją keleiviams tuomet, kai jo lėktuvu vykdomas skrydis atidedamas ilgam laikui?

[3.] Jei [nagrinėjamas įvykis] laikytinas „ypatinga aplinkybe“, ar galima teigti, kad oro vežėjas šios „ypatingos aplinkybės“ nebūtų galėjęs išvengti net jei būtų ėmęsis visų pagrįstų priemonių?“

III. Analizė

A. Pirmasis klausimas

1. Trumpa šalių pastabų santrauka

5. A. Moens teigia, kad degalų išsiliejimas ant pakilimo tako, dėl kurio tas takas buvo uždarytas, turi būti laikomas „įvykiu“; įvykis reiškia „ypatingą aplinkybę“, jeigu jis atitinka Teisingumo Teismo jurisprudencijoje nustatytas privalomas dvi sąlygas. Bendrovė „Ryanair“ mano, kad Oro keleivių teisių reglamento 14 konstatuojamoji dalis negali būti aiškinama kaip nustatanti papildomą teisinį kriterijų, pagal kurį aplinkybė taip pat turi reikšti „įvykį“, kaip jis apibrėžtas toje konstatuojamojoje dalyje. Vokietijos ir Lenkijos vyriausybės teigia, kad Teisingumo Teismas neprivalo atsakyti į pirmąjį klausimą. Europos Komisija mano, kad nagrinėjamas įvykis *per se* nereiškia „ypatingos aplinkybės“, todėl reikėtų išnagrinėti visas faktines ginčo aplinkybes.

2. Įvertinimas

6. Užduodamas šį klausimą, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas siekia išsiaiškinti, ar degalų išsiliejimas ant pakilimo tako, dėl kurio tas pakilimo takas turėjo būti uždarytas, reiškia: a) „įvykį“ (kuris gali nulemti „ypatingą aplinkybę“) ar b) „ypatingą aplinkybę“ arba c) „įvykį“ ir „ypatingą aplinkybę“ vienu metu (jeigu šias sąvokas susietume).

7. 2008 m. gruodžio 22 d. Sprendime *Wallentin-Hermann* (C-549/07, EU:C:2008:771, 22 punktas) Teisingumo Teismas konstatavo, kad „[i]š [Oro keleivių teisių reglamento 14 konstatuojamosios dalies] matyti, kad [ES] teisės aktų leidėjas turėjo omenyje ne tai, kad patys šie *įvykiai*, kurių sąrašas [toje konstatuojamojoje dalyje], beje, yra tik pavyzdinis, yra *ypatingos aplinkybės*, o tai, kad jie gali

nulemti tokių *aplinkybių* atsiradimą. Iš to darytina išvada, kad nebūtinai visos su tokiais *įvykiais* susijusios *aplinkybės* yra atleidimo nuo šio reglamento 5 straipsnio 1 dalies c punkte numatytos pareigos sumokėti kompensaciją pagrindai“ (išskirta mano), – taigi šiuo atveju reikalingas individualus vertinimas.

8. To sprendimo 23 punkte Teisingumo Teismas „ypatingas aplinkybes“ apibūdino tik kaip *aplinkybes* „susijusi[a]s su *įvykiu*, kuris, kaip ir išvardytieji [Oro keleivių teisių reglamento] keturioliktoje konstatuojamojoje dalyje, nėra būdingas įprastai oro vežėjo veiklai ir kurio dėl jo pobūdžio ir atsiradimo priežasčių negalima realiai valdyti“ (išskirta mano).

9. Iš prašymo priimti prejudicinį sprendimą matyti, kad (ir tai neginčijama Teisingumo Teisme) pakilimo takas turėjo būti uždarytas daugiau nei dviem valandoms būtent dėl degalų išsiliejimo ant jo. Dėl uždaryto pakilimo tako oro uosto administracija turėjo priimti sprendimus atidėti orlaivių kilimą ir nustatyti naują skrydžių tvarkaraštį. Dėl šio pakeisto skrydžių tvarkaraščio buvo atidėtas A. Moens išvykimo laikas.

10. Remiantis minėtomis Teisingumo Teismo jurisprudencijos citatomis, sąvokos „įvykis“ ir „ypatinga aplinkybė“, kuriomis remiasi prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, yra glaudžiai susijusios, tačiau jų nereikėtų susieti.

11. Kaip nurodo Komisija, akivaizdu, kad ypatinga aplinkybė negali susiklostyti be įvykio, kuris ją sukelia. Tačiau priešingas teiginys ne visada bus teisingas. Tiesą sakant, pakilimo tako uždarymas nebūtinai reikš „ypatingą aplinkybę“: pavyzdžiui, tuo atveju, kai oro uostas turi kitus pakilimo takus, kuriais galima pasinaudoti siekiant išvengti su tuo pakilimo tako uždarymu susijusių nepatogumų. Būtent prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, nagrinėdamas šios bylos aplinkybes, turi patikrinti šį klausimą.

12. Šis aiškinimas aiškiai patvirtintas 2017 m. gegužės 4 d. Teisingumo Teismo sprendime *Pešková ir Peška* (C-315/15, EU:C:2017:342, 17 punktas), kuriame Teisingumo Teismui buvo pateiktas praktiškai identiškas klausimas. Iš šioje byloje pateikto pirmojo prejudicinio klausimo, taip pat iš bylose *Pešková ir Peška* ir *van der Lans*[3] pateiktų prejudicinių klausimų matyti, kad nacionaliniai teismai patiria sunkumų aiškindami Oro keleivių teisių reglamento 5 straipsnio 3 dalies ir 14 konstatuojamosios dalies formuluotę. Todėl, priešingai nei Vokietijos vyriausybė, manau, kad pirmasis prejudicinis klausimas nėra vien akademinis ir Teisingumo Teismas į jį turi pateikti aiškų atsakymą.

13. Iki šiol Teisingumo Teismas į tą klausimą atsakė tik netiesiogiai konstatuodamas, kad „*ypatingomis aplinkybėmis*, kaip jos suprantamos pagal [Oro keleivių teisių reglamento] 5 straipsnio 3 dalį, gali būti laikomi tie *įvykiai*, kurie dėl savo pobūdžio ar atsiradimo priežasčių nėra būdingi įprastai oro vežėjo veiklai ir kurių jis realiai negali kontroliuoti“ (Sprendimo *Pešková ir Peška* 22 punktas, išskirta mano).

14. Tačiau toks *įvykis* kaip „pirmalaikis tam tikrų orlaivio detalių gedimas“ nėra *ypatinga aplinkybė*, „nes jis glaudžiai susijęs su orlaivio funkcionavimo sistema. Iš tiesų oro vežėjas šį netikėtą įvykį gali realiai valdyti, nes jis turi užtikrinti ekonominiais tikslais eksploatuojamų orlaivių priežiūrą ir tinkamą funkcionavimą“ (Sprendimo *Pešková ir Peška* 23 punktas, išskirta mano).

15. Teisingumo Teismas padarė išvadą, kad „[Oro keleivių teisių reglamento] 5 straipsnio 3 dalis, siejama su jo 14 konstatuojamąja dalimi, turi būti aiškinama taip, kad orlaivio ir paukščio susidūrimas patenka į sąvoką „ypatingos aplinkybės“, kaip ji suprantama pagal šią nuostatą“ (Sprendimo *Pešková ir Peška* 26 punktas).

3 Žr. 2015 m. rugsėjo 17 d. Sprendime *van der Lans* (C-257/14, EU:C:2015:618, 18 punktas) pateiktus prejudicinius klausimus. Teisingumo Teismas į šiuos klausimus atsakė netiesiogiai; analogiškai atsižvelgiant į 2017 m. gegužės 4 d. Sprendime *Pešková ir Peška* (C-315/15, EU:C:2017:342) pateiktus motyvus, kurie aptariami toliau.

16. Taikant minėtą Teisingumo Teismo jurisprudenciją šiai bylai, darytina išvada, kad *įvykis*, kurį sudaro degalų išsiliejimas ant pakilimo tako, dėl kurio tas takas buvo uždarytas, *per se* nėra „ypatinga aplinkybė“, kaip nustatyta Oro keleivių teisių reglamento 5 straipsnio 3 dalyje. Todėl tam, kad tas įvykis būtų laikomas „ypatinga aplinkybe“, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui būtina išnagrinėti visas jame iškeltos bylos faktines aplinkybes.

B. Antrasis ir trečiasis klausimai

1. Trumpa šalių pastabų santrauka

17. Dėl *antrojo klausimo* visos šalys (išskyrus A. Moens) sutaria, kad degalų išsiliejimas ant pakilimo tako, dėl kurio tas takas buvo uždarytas ir dėl to ilgam laikui atidėtas skrydis, reiškia „ypatingą aplinkybę“. Tačiau šalys nurodo skirtingus šią išvadą pagrindžiančius motyvus.

18. Bendrovė „Ryanair“ mano, kad įprastai oro vežėjo veiklai taikoma būdingumo sąlyga nėra nei tinkama, nei būtina: ji nenustatyta Oro keleivių teisių reglamente ir dėl jos atsiranda tam tikro neužtikrintumo. Bendrovė „Ryanair“ atkreipia dėmesį į problemišką nacionalinių teismų taikomą tokių įvykių kaip žaibų iškrovos arba susidūrimai su paukščiais klasifikaciją. Teisingumo Teismas, jos nuomone, turėtų atsisakyti šio subjektyvaus ir neapibrėžto kriterijaus ir apsiriboti tik „aplinkybių, kurių nebūtų buvę galima išvengti net imantis visų pagrįstų priemonių“, kriterijumi. Vokietijos vyriausybė ir Komisija iš esmės teigia, kad šiuo atveju svarbi aplinkybė yra ne degalų išsiliejimas ant pakilimo tako, bet vėlesnis oro uosto administracijos sprendimas uždaryti tą taką. Lenkijos vyriausybė mano, kad skrydis buvo atidėtas dėl dviejų glaudžiai susijusių aplinkybių: dėl to, kad sugedo kitas nei bendrovės „Ryanair“ atitinkamą skrydį vykdantis orlaivis, ir dėl to, kad oro eismo kontrolės institucijos nusprendė uždaryti pakilimo taką, – abi šios aplinkybės laikytinos „ypatingomis aplinkybėmis“. O A. Moens mano, kad degalų išsiliejimas ant pakilimo tako iš esmės yra būdingas vykdant įprastą oro vežėjo veiklą: tai yra įprastas įvykis aviacijoje, atsižvelgiant į tai, kad orlaiviuose naudojamos sklendės, kurios suprojektuotos taip, kad būtų išvengta per didelio degalų bakuose esančių degalų slėgio. Be to, oro vežėjas tokį išsiliejimą gali kontroliuoti, nes dažnai tai yra techninis klausimas, susijęs su nepakankama techninе priežiūra, pirmalaikiu šių sklendžių gedimu arba neteisingu jų naudojimu. A. Moens taip pat mano, kad greičiausiai galima numatyti, jog yra tikimybė, kad ir iš kito bendrovei „Ryanair“ priklausančio orlaivio gali išsilieti degalai, o tai patvirtintų teiginį, kad oro vežėjas galėjo kontroliuoti situaciją.

19. Dėl *trečiojo klausimo* A. Moens, taip pat Vokietijos ir Lenkijos vyriausybės iš esmės teigia, jog sąvoka „ypatinga aplinkybė“ reiškia, kad aptariamas įvykis yra nenumatytas įvykis. Vokietijos ir Lenkijos vyriausybės, taip pat Komisija negali pateikti pavyzdžio, kokių priemonių galėjo imtis bendrovė „Ryanair“, kad išvengtų skrydžio atidėjimo. Bendrovė „Ryanair“ mano, kad, atsižvelgiant į atsakymą į antrąjį klausimą, būtina įvertinti tik tai, ar tų aplinkybių buvo galima išvengti, jei oro vežėjas būtų ėmęsis visų pagrįstų priemonių, tačiau, kaip ji teigia, tai yra faktinis vertinimas, kurį turi atlikti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas.

2. Įvertinimas

20. Antruoju ir trečiuoju klausimais, kurie turėtų būti nagrinėjami kartu, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas siekia išsiaiškinti, ar įvykis, kurį sudaro degalų išsiliejimas ant pakilimo tako, dėl kurio tas takas buvo uždarytas, turi būti laikomas „ypatinga aplinkybe“, dėl kurios oro vežėjas būtų atleistas nuo pareigos sumokėti keleiviams kompensaciją tuo atveju, jei to oro vežėjo vykdomas skrydis atidedamas ilgam laikui.

21. Kaip paaiškinau savo išvadoje, pateiktoje byloje *Germanwings* (C-501/17, EU:C:2018:945, 48 punktas), Teisingumo Teismo jurisprudencijoje, susijusioje su ypatingomis aplinkybėmis pagal Oro keleivių teisių reglamento 5 straipsnio 3 dalį, nustatytas dviejų dalių testas: i) problema turi būti priskirtina įvykiui, pavyzdžiui, to reglamento 14 konstatuojamojoje dalyje nurodytiems įvykiams, kurie nėra būdingi įprastai atitinkamo oro vežėjo veiklai (pirma dalis), ir ii) atsižvelgiant į jo pobūdį arba priežastis, oro vežėjas šio įvykio negali kontroliuoti (antra dalis). Reikėtų atkreipti dėmesį į tai, kad šios dvi dalys (sąlygos): i) būdingumas ir ii) kontrolė, turi būti vertinamos individualiai ir yra kumuliacinės. Abi jas toliau išnagrinėsiu paeiliui.

a) Būdingumas

22. Pirmiausia reikia atsakyti į klausimą, į kurį priežastinį įvykį reikia atsižvelgti šiomis aplinkybėmis: degalų išsiliejimą ar sprendimą uždaryti pakilimo taką, ar į abu šiuos įvykius?

23. Mano manymu (tokios pat nuomonės laikosi Vokietijos vyriausybė ir Komisija), šiuo atveju susijusi aplinkybė yra ne degalų išsiliejimas ant pakilimo tako, bet vėlesnis oro uosto administracijos sprendimas uždaryti tą taką; šiuo atveju nebūtina nustatyti tokio sprendimo priežasties, jeigu tako uždarymo nebuvo galima iš anksto numatyti, suplanuoti arba apie jį iš anksto pranešti.

24. Remiantis, pavyzdžiui, meteorologinėmis sąlygomis, kurios gali sutrukdyti vykdyti planuotą skrydį, oro uosto administracijos sprendimai taip pat gali daryti „išorinę“ įtaką (kitaip tariant, poveikį iš šalies) planuoto skrydžio vykdymui.

25. Kaip nurodė Vokietijos vyriausybė, tokie sprendimai nėra atitinkamo oro vežėjo veiklos dalis atsižvelgiant į oro vežimo veiklos vykdymą; jie yra susiję su oro uosto administracijos veikla ir kompetencija, kurią reikia atskirti nuo atitinkamo oro vežėjo vykdomos veiklos.

26. Nebūtina aiškintis, dėl kokių priežasčių oro uosto administracija nusprendė uždaryti pakilimo taką, jeigu būtent tas sprendimas pats savaime darė neigiamą poveikį planuotam atitinkamo skrydžio vykdymui, o oro vežėjas jam jokios įtakos neturėjo. Jeigu dėl sprendimo skrydžiai atidedami arba atšaukiami, būtent tas sprendimas yra „ypatinga aplinkybė“, kaip apibrėžta Oro keleivių teisių reglamento 5 straipsnio 3 dalyje. Be abejonės, Oro keleivių teisių reglamento 15 konstatuojamojoje dalyje taip pat pritariama požiūriui, kad oro uosto administracijos sprendimo motyvai nėra svarbūs. Toje konstatuojamojoje dalyje „ypatingoms aplinkybėms“ aiškiai priskiriamas su konkrečiu orlaiviu susijęs „oro eismo valdymo sprendimas“, dėl kurio vienas ar daugiau to orlaivio skrydžių ilgam laikui atidedami arba atšaukiami.

27. Tiesą sakant, Teisingumo Teismas laikėsi nuomonės, kad toliau nurodytos aplinkybės nėra atitinkamo oro vežėjo vykdomai veiklai įprastai būdingi įvykiai: oro erdvės (ar jos dalies) uždarymas dėl Islandijos Ejafjadlajokudlio (*Eyjafjallajökull*) ugnikalnio išsiveržimo, nes šio išorinio įvykio oro vežėjas negali kontroliuoti (2013 m. sausio 31 d. Sprendimas *McDonagh* (C-12/11, EU:C:2013:43)); orlaivio ir paukščio susidūrimas ir tokio susidūrimo nulemtas sugadinimas, kurie nėra glaudžiai susiję su orlaivio funkcionavimo sistema, todėl dėl savo pobūdžio ar atsiradimo priežasčių nėra būdingi įprastai oro vežėjo veiklai ir šis jų realiai negali kontroliuoti (2017 m. gegužės 4 d. Sprendimas *Pešková ir Peška* (C-315/15, EU:C:2017:342)); paslėpti gamybos defektai, kurie turi įtakos skrydžio saugai, arba žala orlaiviams dėl sabotažo ar terorizmo veiksmų (2008 m. gruodžio 22 d. Sprendimas *Wallentin-Hermann* (C-549/07, EU:C:2008:771)); savo išvadoje, pateiktoje, byloje *Germanwings* (C-501/17, EU:C:2018:945), priėjau prie išvados, kad orlaivio padangos sugadinimas dėl ant kilimo ar tūpimo tako gulinčio varžto patenka į sąvokos „ypatinga aplinkybė“ taikymo sritį.

28. Minėtą jurisprudenciją taikant šioje byloje, akivaizdu, kad pakilimo tako uždarymas, kuris nebuvo numatytas ir apie kurį nepranešta, reiškia ypatingą aplinkybę, kaip apibrėžta Oro keleivių teisių reglamento 5 straipsnio 3 dalyje, jeigu ji yra „išorinė“ atitinkamo oro vežėjo atžvilgiu: tokia aplinkybė nėra susijusi nei su techninе priežiūra, nei su tinkamu oro vežėjo orlaivio veikimu.

29. Be to, pritariu Vokietijos vyriausybei, kad net jeigu būtų atsižvelgiama į pakilimo tako uždarymo priežastį (*quod non*), dėl to nebūtų galima atmesti išvados, kad šiuo atveju yra „ypatinga aplinkybė“. Taip yra todėl, kad nagrinėjamas degalų išsiliejimas, kaip matyti iš prašymo priimti prejudicinį sprendimą, yra priskirtinas kitam nei aptariamas oro vežėjui, todėl pastarasis negali jo kontroliuoti (taip pat kaip ir sprendimo uždaryti pakilimo taką), o iš prašymo priimti prejudicinį sprendimą taip pat negalima daryti išvados, kad būtent oro vežėjas turėjo pareigą išvalyti pakilimo taką [4].

30. Pirmiau minėtai analizei taip pat pritariama Komisijos pasiūlyme COM(2013)130 *final* dėl naujo reglamento, kuriuo iš dalies keičiamas Oro keleivių teisių reglamentas [5], kuriame tuo klausimu dabar pateikiamas tikslus išaiškinimas: nenumatytas oro uosto uždarymas turi būti laikomas „ypatinga aplinkybe“ [6].

31. Galiausiai norėčiau atkreipti dėmesį į tai, kad Vokietijos teismų praktika šiuo klausimu yra ypač gausi ir atrodo, kad joje aiškinama taip, kaip siūlau [7].

b) Kontrolė

32. 2008 m. gruodžio 22 d. Sprendime *Wallentin-Hermann* (C-549/07, EU:C:2008:771, 39–41 punktai) Teisingumo Teismas konstatavo, kad „[ES] teisės aktų leidėjas ne visas ypatingas aplinkybes norėjo padaryti tokias, kurios galėtų atleisti nuo pareigos sumokėti keleiviui kompensaciją atšaukus skrydį, o tik tas, kurių nebūtų buvę galima išvengti net imantis visų pagrįstų priemonių“. Todėl „kadangi ne visų ypatingų aplinkybių atveju galima atleisti nuo pareigos mokėti kompensaciją, asmuo, kuris nori jomis remtis, turi įrodyti, kad jų nebūtų buvę galima niekaip išvengti imantis adekvačių situacijai priemonių, t. y. tokių priemonių, kurios ypatingų aplinkybių atsiradimo metu atitinka[, *inter alia*,] oro vežėjui techniškai ir ekonomiškai įvykdytinas sąlygas“. Ta šalis turi įrodyti, kad „net panaudodamas visas turimas personalo, materialines ir finansines priemones ir nedarydamas nepakeliamos aukos, atsižvelgiant į savo įmonės pajėgumus tuo metu, jis akivaizdžiai nebūtų galėjęs išvengti skrydžio atšaukimo dėl ypatingų aplinkybių, su kuriomis susidūrė“.

4 Tiesą sakant, pavyzdžiui, Nyderlandų teismai padarė išvadą, kad techninis gedimas (pavyzdžiui, žibalo nutekėjimas) turėjo būti laikomas saugos klausimu ir priskirtas prie „ypatingos aplinkybės“. Žr. 2007 m. gegužės 9 d. *Rechtbank Amsterdam* sprendimą *Plaintiffs / KLM Royal Dutch Airlines*, 791233 CV Expl 06-19812; 2007 m. birželio 27 d. *Rechtbank Utrecht* sprendimą *NAS a.O. / Transavia*, LJN BE9027; 2009 m. spalio 29 d. *Rechtbank Haarlem* sprendimą, LJN BG2720; 2007 m. spalio 3 d. *Rechtbank Haarlem* sprendimą, LJN AZ5828.

5 Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo iš dalies pakeičiami Reglamentas (EB) Nr. 261/2004, nustatantis bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, ir Reglamentas (EEB) Nr. 2027/97 dėl oro vežėjo atsakomybės už keleivių ir jų bagažo vežimą oru.

6 Teisinėje doktrinoje taip pat laikomasi nuomonės, kad pagal 2008 m. gruodžio 22 d. Sprendimą *Wallentin-Hermann* (C-549/07, EU:C:2008:771) laikinas oro uosto uždarymas arba veiklos apribojimai oro uoste gali būti priskiriami prie „ypatingų aplinkybių“ (Bartlik, M., *Der „außergewöhnliche Umstand“ nach dem Urteil des Europäischen Gerichtshofs in der Rechtssache Wallentin-He[r]mann gegen Alitalia*, *RRa*, 2009, p. 278, Balfour, J., '*The „Extraordinary Circumstances“ Defence in EC Regulation 261/2004 after Wallentin-Hermann v Alitalia*', Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht, 58, 2009, p. 224 ir 230).

7 Žr. 2011 m. balandžio 18 d. *Amtsgericht Erding* (Erdingo vietos teismas, Vokietija) sprendimą, byla 2 C 1053/11. Taip pat žr. kitus susijusius sprendimus, kuriuos priėmė: 2010 m. spalio 28 d. *Amtsgericht Wedding* (Vedingo vietos teismas, Vokietija), byla 2 C 115/10, 2011 m. rugpjūčio 3 d. *Amtsgericht Geldern* (Gelderno vietos teismas, Vokietija), byla 4 C 242/09; 2011 m. birželio 8 d. *Amtsgericht Königs Wusterhausen* (Kenigs Vusterhauzenno vietos teismas, Vokietija), byla 9 C 113/11; 2014 m. sausio 30 d. *Amtsgericht Frankfurt am Main* (Frankfurto prie Maino vietos teismas, Vokietija), byla 32 C 3328/13; 2014 m. rugpjūčio 1 d. *Amtsgericht Frankfurt am Main* (Frankfurto prie Maino vietos teismas), byla 30 C 2922/13.

33. Teisingumo Teismas konstatavo, kad „[Oro keleivių teisių reglamento] 5 straipsnio 3 dalis negali būti aiškinama taip, kad ja reikalaujama kaip pagrįstą priemonę abstrakčiai ir indiferentiškai suplanuoti tokį minimalų laiko rezervą, kuris nepasirinktinai būtų taikomas visiems oro transporto vežėjams visose situacijose, kai susidaro ypatingos aplinkybės“ (2011 m. gegužės 12 d. Sprendimo *Eglītis ir Ratnieks*, C-294/10, EU:C:2011:303, 31 punktas).

34. Be to, „prašymą dėl prejudicinio sprendimo priėmimo pateikęs teismas turi patikrinti, ar pagrindinės bylos aplinkybėmis oro vežėjas ėmėsi adekvačių situacijai priemonių, t. y. tokių priemonių, kurios jo įrodytų ypatingų aplinkybių atsiradimo metu atitinka oro vežėjui techniškai ir ekonomiškai įvykdytinas sąlygas“ (2008 m. gruodžio 22 d. Sprendimo *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, 42 punktas).

35. Sutinku su Vokietijos vyriausybe, jog iš prašymo priimti prejudicinį sprendimą šioje byloje negalima daryti išvados, kad atitinkamas oro vežėjas turėjo kokios nors išankstinės informacijos arba kad buvo požymių, jog pakilimo takas bus uždarytas, kuriais remdamasis jis būtų galėjęs imtis prevencinių priemonių. Be to, net jeigu oro vežėjas būtų turėjęs tokios informacijos, neaišku, kokių veiksmingų priemonių jis būtų galėjęs imtis, kad išvengtų ypatingos aplinkybės. *In casu* oro vežėjas buvo tokioje situacijoje, kuri buvo išimtinai pasyvi, ir privalėjo vadovautis oro uosto administracijos instrukcijomis. Iš Teisingumo Teismui pateiktos bylos medžiagos matyti, kad pats oro vežėjas neturėjo būtinų įgaliojimų, kurie, priėmus sprendimą uždaryti pakilimo taką, jam būtų leidę savo iniciatyva imtis prevencinių priemonių (pavyzdžiui, pakilti anksčiau dar prieš uždarant pakilimo taką) ar vėlesnių taisomųjų priemonių. Oro vežėjas taip pat nebuvo įpareigotas ir negalėjo imtis aktyvių priemonių, kad oro uosto administracija, kuri keitė skrydžių tvarkaraštį, kuo greičiau skirtų naują pakilimo laiką.

36. Tiesą sakant, oro vežėjas atsiduria tokioje padėtyje, kai informacijos apie įvykį jis negauna iš karto, nedalyvauja priimant sprendimą dėl pakilimo tako uždarymo, negali savo iniciatyva ieškoti alternatyvių sprendimo būdų ir privalo vadovautis oro eismo kontrolės pateiktomis instrukcijomis.

37. Kaip nurodė Lenkijos vyriausybė dėl sprendimo uždaryti pakilimo taką, pagal ES teisę reikalaujama, kad takas būtų uždarytas tokiam laikui, kurio reikia jam išvalyti [8], o oro vežėjas tokiam sprendimui (arba tako valymo greičiui) jokios įtakos neturi.

38. Vertinant pagrįstas priemones, kurių privalo imtis oro vežėjas, svarbu tai, kad „turi būti atsižvelgta tik į priemones, už kurių ėmimąsi jis yra iš tikrųjų atsakingas, o ne trečiųjų asmenų, kaip antai, be kita ko, oro uostų valdytojų ar kompetentingų skrydžių vadovų, kompetencijai priklausančias priemones“ (2017 m. gegužės 4 d. Sprendimo *Pešková ir Peška*, C-315/15, EU:C:2017:342, 43 punktas).

39. Galiausiai manau (kaip ir Komisija), kad situacija dabartinėje byloje tam tikru mastu atspindi Oro keleivių teisių reglamento 15 konstatuojamąją dalį [9], kurioje pripažįstamas ypatingas hipotezės, kuri yra panaši į šioje byloje nagrinėjamą atvejį, pobūdis: situacija, kai dėl oro eismo valdymo sprendimo, susijusio su konkrečiu orlaiviu konkrečią dieną, skrydžiai atidedami ilgam laikui.

40. Vadinasi, šioje byloje tenkinama Oro keleivių teisių reglamento 5 straipsnio 3 dalyje nustatyta sąlyga, pagal kurią ypatingų aplinkybių ir jų sukeltų pasekmių, pavyzdžiui, skrydžio atidėjimo ilgam laikui, „nebuvo galima išvengti net ir imantis visų pagrįstų priemonių“. Kadangi oro vežėjas negalėjo numatyti laikino pakilimo tako uždarymo išsiliejus ant jo degalams ir negalėjo sutrumpinti jo uždarymo laiko ir pasinaudoti alternatyviais sprendimo būdais, jis negalėjo kontroliuoti oro uosto administracijos sprendimo, taip pat negalėjo jo išvengti.

8 Žr. 2014 m. vasario 12 d. Komisijos reglamento (ES) Nr. 139/2014, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su aerodromais susiję reikalavimai ir administracinės procedūros, IV priedo a ir b punktuose esančią pastraipą „ADR-OPS.C.010 Dangos, kiti žemės paviršiai ir drenažas“ (OL L 44, 2014, p. 1).

9 Taip pat žr. šios išvados 26 punktą.

IV. Išvada

41. Atsižvelgdamas į tai, kas išdėstyta, siūlau Teisingumo Teismui į *Justice de paix du troisième canton de Charleroi* (Šarlerua trečiojo kantono taikos teismas, Belgija) pateiktus prejudicinius klausimus atsakyti taip:

1. Įvykis, kurį sudaro degalų išsiliejimas ant pakilimo tako, dėl kurio tas takas buvo uždarytas, *per se* nėra „ypatinga aplinkybė“, kaip tai suprantama pagal 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 3 dalį. Tam, kad tas įvykis būtų laikomas „ypatinga aplinkybe“, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui būtina išnagrinėti visas pagrindinės bylos faktines aplinkybes.

2. Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalis turi būti aiškinama kaip reiškianti, kad degalų išsiliejimas ant pakilimo tako, dėl kurio tas takas buvo uždarytas ilgiau kaip dviem valandoms ir dėl to atitinkamas skrydis buvo atidėtas, patenka į sąvokos „ypatingos aplinkybės“, kaip ji apibrėžta toje nuostatoje, taikymo sritį. Šis įvykis nėra būdingas įprastai atitinkamo oro vežėjo veiklai ir tokio įvykio šis vežėjas faktiškai negali kontroliuoti.