Teismo praktikos rinkinys

TEISINGUMO TEISMO (ketvirtoji kolegija) SPRENDIMAS

2020 m. birželio 11 d.*

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą – Oro transportas – Reglamentas (EB) Nr. 261/2004 –5 straipsnio 3 dalis – 7 straipsnio 1 dalis – Kompensavimas keleiviams atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju – Atleidimas nuo pareigos – Sąvoka „ypatingos aplinkybės“ – „Trikdantys keleiviai“ (*Unruly passengers*) – Galimybė remtis ypatinga aplinkybe dėl ja nepaveikto skrydžio – Sąvoka „pagrįstos priemonės““

Byloje C-74/19

dėl *Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa* (Lisabonos apygardos teismas, Portugalija) 2019 m. sausio 21 d. sprendimu, kurį Teisingumo Teismas gavo 2019 m. sausio 31 d., pagal SESV 267 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje

**LE**

prieš

**Transportes Aéreos Portugueses SA**

TEISINGUMO TEISMAS (ketvirtoji kolegija),

kurį sudaro kolegijos pirmininkas M. Vilaras, teisėjai S. Rodin, D. Šváby (pranešėjas), K. Jürimäe ir N. Piçarra,

generalinis advokatas P. Pikamäe,

posėdžio sekretorė M. Ferreira, vyriausioji administratorė,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį ir įvykus 2019 m. gruodžio 5 d. posėdžiui,

išnagrinėjęs pastabas, pateiktas:

– *Transportes Aéreos Portugueses SA*, atstovaujamos *advogada* M. Riso,

– Portugalijos vyriausybės, atstovaujamos L. Inez Fernandes, P. Lacerda, P. Barros da Costa ir L. Guerreiro,

– Vokietijos vyriausybės, atstovaujamos J. Möller, M. Hellmann, U. Bartl ir A. Berg,

– Prancūzijos vyriausybės, atstovaujamos A.-L. Desjonquères ir A. Ferrand,

– Austrijos vyriausybės, iš pradžių atstovaujamos G. Hesse, vėliau J. Schmoll,

* Proceso kalba: portugalų.

– Lenkijos vyriausybės, atstovaujamos B. Majczyna,

– Europos Komisijos, atstovaujamos B. Rechena ir N. Yerrell,

– Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūros (EASA), atstovaujamos S. Rostren ir R. Sousa Uva,

susipažinęs su 2020 m. vasario 27 d. posėdyje pateikta generalinio advokato išvada,

priima šį

**Sprendimą**

1 Prašymas priimti prejudicinį sprendimą pateiktas 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 (OL L 46, 2004, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 8 t., p. 10), 5 straipsnio 3 dalies išaiškinimo.

2 Šis prašymas pateiktas nagrinėjant LE ir oro vežėjos *Transportes Aéreos Portugueses SA* (toliau – TAP) ginčą dėl šios bendrovės atsisakymo sumokėti kompensaciją šiam keleiviui, kurio skrydis buvo atidėtas ilgam laikui.

## Teisinis pagrindas

### *Tarptautinė teisė*

*Tokijo konvencija*

3 Konvencija dėl nusikaltimų ir tam tikrų kitų veiksmų, padarytų orlaiviuose (*Jungtinių Tautų sutarčių rinkinys*, 704 t., p. 219; toliau – Tokijo konvencija), buvo pasirašyta 1963 m. rugsėjo 14 d. Tokijuje ir įsigaliojo 1969 m. gruodžio 4 d.

4 Visos valstybės narės yra Tokijo konvencijos šalys, bet Europos Sąjunga – ne.

5 Šios konvencijos 1 straipsnio 1 dalyje nurodyta:

„Ši Konvencija taikoma:

a) nusikaltimams pagal baudžiamąjį įstatymą;

b) veiksmams, kurie, nepaisant to, ar jie nusikaltimai ar ne, gali sukelti ar sukelia pavojų orlaivių ir juose esančių asmenų ar turto saugumui arba kelia pavojų tvarkai ir disciplinai [drausmei] orlaivyje.“

6 Minėtos konvencijos 6 straipsnio 1 dalyje numatyta:

„Kai orlaivio vadas turi pakankamai priežasčių manyti, kad asmuo orlaivyje padarė ar ketina padaryti nusikaltimą ar veiksmą, nurodytą 1 straipsnio 1 punkte, tokio asmens atžvilgiu jis gali imtis pagrįstų priemonių, įskaitant sulaikymą, kurios būtinos tam, kad:

a) būtų užtikrintas orlaivio arba jame esančių asmenų ar turto saugumas; arba

b) orlaivyje būtų išlaikyta tvarka ir disciplina [drausmė]; arba

c) įgalintų jį perduoti šį asmenį kompetentingai valdžios institucijai arba išlaipinti jį pagal šio skyriaus sąlygas.“

7 2020 m. sausio 1 d. įsigaliojus 2014 m. balandžio 4 d. Monrealyje priimtam Protokolui, kuriuo iš dalies keičiama Konvencija dėl nusikaltimų ir tam tikrų kitų veiksmų, padarytų orlaiviuose, Tokijo konvencijos 6 straipsnis buvo iš dalies pakeistas. Tačiau šis pakeitimas bent *ratione temporis* netaikomas pagrindinės bylos faktinėms aplinkybėms.

*EEE susitarimas*

8 1992 m. gegužės 2 d. Europos ekonominės erdvės susitarimo (OL L 1, 1994, p. 3; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 11 sk., 52 t., p. 3), iš dalies pakeisto Susitarimu dėl Bulgarijos Respublikos ir Rumunijos dalyvavimo Europos ekonominėje erdvėje (OL L 221, 2007, p. 15) (toliau – EEE susitarimas), skyriuje „Transportas“ esančio 47 straipsnio 2 dalyje numatyta, kad konkrečios nuostatos dėl visų transporto rūšių pateikiamos EEE susitarimo XIII priede.

9 Šio susitarimo 126 straipsnio 1 dalis suformuluota taip:

„Šis Susitarimas taikomas teritorijoms, kurioms taikoma Europos ekonominės bendrijos steigimo sutartis, laikantis toje sutartyje nustatytų sąlygų, taip pat Islandijos, Lichtenšteino Kunigaikštystės ir Norvegijos Karalystės teritorijoms.“

10 Šio susitarimo 1 protokolo 8 punkte „Nuorodos į teritoriją“ nurodyta:

„Akte pateikiamos nuorodos į „Bendrijos“ arba „bendrosios rinkos“ teritoriją šiame Susitarime laikomos nuorodomis į Susitariančiųjų Šalių teritoriją, kaip apibrėžta Susitarimo 126 straipsnyje.“

11 EEE susitarimo XIII priedo „Transportas – 47 straipsnyje numatytas sąrašas“ antraštinėje dalyje „Įžanga“ nustatyta:

„Kai šiame priede nurodytuose aktuose yra sąvokų arba nurodomos procedūros, kurios būdingos tik Bendrijos teisinei sistemai, pavyzdžiui:

– preambulės,

– Bendrijos aktų adresatai,

– nuorodos į EB teritorijas arba kalbas,

– nuorodos į EB valstybių narių, jų viešųjų subjektų, įmonių arba asmenų teises ir pareigas vieni kitų atžvilgiu, ir

– nuorodos į informavimo ir pranešimo procedūras,

taikomas 1 protokolas dėl horizontalių adaptacijų, išskyrus tuos atvejus, kai šiame priede numatyta kitaip.“

***Sąjungos teisė***

*Reglamentas Nr. 261/2004*

12 Reglamento Nr. 261/2004 1 ir 13–15 konstatuojamosiose dalyse nustatyta:

„(1) Bendrijos veiksmais oro transporto srityje, be kita ko, turėtų būti siekiama užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį. Be to, turėtų būti visokeriopai atsižvelgiama į vartotojų apsaugos reikalavimus apskritai.

<…>

(13) Keleiviai, kurių skrydžiai buvo atšaukti, turėtų turėti galimybę atgauti už bilietus sumokėtą sumą arba vykti kitu maršrutu patenkinamomis sąlygomis, ir jais turėtų būti tinkamai pasirūpinta, kol jie laukia vėlesnio skrydžio.

(14) Kaip ir pagal Monrealio konvenciją, skrydžius vykdančių oro vežėjų prievolės turėtų būti ribojamos arba jiems turėtų būti taikomos išimtys tais atvejais, kai įvykio priežastis yra ypatingos aplinkybės, kurių nebūtų buvę galima išvengti net ir imantis visų pagrįstų priemonių. Tokios aplinkybės gali susidaryti pirmiausia šiais atvejais: dėl politinio nestabilumo, meteorologinių sąlygų, neleidžiančių vykdyti atitinkamo skrydžio, pavojaus saugumui, netikėtai atsiradusių skrydžių saugos trūkumų ir streikų, turinčių įtakos skrydį vykdančio oro vežėjo veiklos vykdymui.

(15) Turėtų būti laikoma, kad susidarė ypatingos aplinkybės, kai tam tikrą dieną dėl tam tikro orlaivio atžvilgiu priimto oro eismo valdymo sprendimo skrydis ilgam atidedamas, atidedamas iki kitos dienos arba atšaukiamas vienas ar daugiau to orlaivio skrydžių, nors atitinkamas oro vežėjas ėmėsi visų pagrįstų priemonių, kad išvengtų vėlavimų ar atšaukimų.“

13 Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 1 dalyje numatyta:

„Šis reglamentas taikomas:

a) keleiviams, išvykstantiems iš oro uosto, esančio valstybės narės teritorijoje, kuriai taikoma Sutartis;

b) keleiviams, vykstantiems iš trečiojoje šalyje esančio oro uosto į oro uostą, esantį valstybės narės teritorijoje, kuriai taikoma Sutartis, nebent jie gautų lengvatų ar kompensaciją ir toje trečiojoje šalyje jiems būtų suteikta pagalba, jei atitinkamą skrydį vykdantis oro vežėjas yra Bendrijos oro vežėjas.“

14 Šio reglamento 5 straipsnyje nurodyta:

„1. Atšaukus skrydį:

<…>

c) atitinkami keleiviai turi teisę į kompensaciją, kurią skrydį vykdantis oro vežėjas išmoka pagal 7 straipsnį <…>

<…>

3. Skrydį vykdantis oro vežėjas neprivalo mokėti kompensacijos pagal 7 straipsnį, jei gali įrodyti, kad skrydis buvo atšauktas dėl ypatingų aplinkybių, kurių nebūtų buvę galima išvengti net ir imantis visų pagrįstų priemonių.

<…>“

15 Minėto reglamento 7 straipsnio „Teisė į kompensaciją“ 1 dalyje numatyta:

„Kai daroma nuoroda į šį straipsnį, keleiviai gauna tokio dydžio kompensaciją:

<…>

c) 600 eurų visų skrydžių, kuriems netaikomas a arba b punktas, atveju.

<…>“

16 Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnio „Teisė atgauti sumokėtą sumą arba vykti kitu maršrutu“ 1 dalyje nurodyta:

„Kai daroma nuoroda į šį straipsnį, keleiviams leidžiama rinktis:

a) – per septynias dienas 7 straipsnio 3 dalyje numatytu būdu atgauti visą už bilietą jį perkant sumokėtą sumą, už neįvykusios kelionės dalį arba dalis sumokėtą sumą ir už jau įvykusią kelionės dalį ar dalis sumokėtą sumą, jei pagal keleivio numatytą kelionės planą skrydis nebeteko prasmės, taip pat tam tikrais atvejais

– kaip galima greičiau skrydį į pirmąją išvykimo vietą;

b) kaip galima greitesnį nukreipimą kitu maršrutu į galutinę paskirties vietą panašiomis kelionės sąlygomis;

c) nukreipimą kitu maršrutu į galutinę paskirties vietą panašiomis kelionės sąlygomis kitu keleiviui patogiu laiku, jeigu yra vietų.“

*Reglamentas (EB) Nr. 216/2008*

17 2008 m. vasario 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 216/2008 dėl bendrųjų taisyklių civilinės aviacijos srityje ir įsteigiančio Europos aviacijos saugos agentūrą, panaikinančio Tarybos direktyvą 91/670/EEB, Reglamentą (EB) Nr. 1592/2002 ir Direktyvą 2004/36/EB (OL L 79, 2008, p. 1), IV priedo „Esminiai 8 straipsnyje minėti orlaivių naudojimo skrydžiams reikalavimai“ 7.d punkte nustatyta:

„Avarinės situacijos, kuri kelia pavojų skrydžiui ar orlaivio ir (arba) jame esančių asmenų saugai, atveju orlaivio vadas turi imtis visų veiksmų, kurie, jo manymu, yra būtini dėl saugos priežasčių. <…>“

18 Reglamentas Nr. 216/2008 nuo 2018 m. rugsėjo 11 d. buvo panaikintas 2018 m. liepos 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2018/1139 dėl bendrųjų civilinės aviacijos taisyklių, ir kuriuo įsteigiama Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra, iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 2111/2005, (EB) Nr. 1008/2008, (ES) Nr. 996/2010, (ES) Nr. 376/2014 ir

direktyvos 2014/30/ES ir 2014/53/ES bei panaikinami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 552/2004 ir Nr. 216/2008 bei Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3922/91 (OL L 212, 2018, p. 1). Tačiau Reglamentas Nr. 2018/1139 *ratione temporis* netaikomas ginčui pagrindinėje byloje.

*Reglamentas Nr. 965/2012*

19 2012 m. spalio 5 d. Komisijos reglamento (ES) Nr. 965/2012, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą Nr. 216/2008 nustatomi su orlaivių naudojimu skrydžiams susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros (OL L 296, 2012, p. 1), iš dalies pakeisto 2013 m. rugpjūčio 14 d. Komisijos reglamentu (ES) Nr. 800/2013 (OL L 227, 2013, p. 1) (toliau – Reglamentas Nr. 965/2012), IV priedo „Komerciniai skrydžiai“ dalies „CAT.GEN.MPA.105. Orlaivio vado pareigos“ a punkte nustatyta:

„Orlaivio vadas laikosi CAT.GEN.MPA.100 dalies reikalavimų ir:

<…>

4. yra įgaliotas išlaipinti bet kurį asmenį ar iškrauti bet kurią krovinio dalį, jeigu jie gali kelti pavojų orlaivio ar jame esančiųjų saugai;

5. neleidžia orlaiviu vežti asmens, kuris apsvaigęs nuo alkoholio ar narkotikų tiek, kad gali kelti pavojų orlaivio ar jame esančiųjų saugai;

<…>“

20 Šio priedo dalis „CAT.GEN.MPA.110. Orlaivio vado įgaliojimai“ suformuluota taip:

„Vežėjas imasi visų pagrįstų priemonių, kad užtikrintų, jog visi orlaiviu vežami asmenys laikytųsi visų teisėtų nurodymų, kuriuos orlaivio vadas duoda siekdamas užtikrinti orlaivio ir juo vežamų asmenų ar turto saugą.“

*Reglamentas (ES) Nr. 376/2014*

21 2014 m. balandžio 3 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 376/2014 dėl pranešimo apie civilinės aviacijos įvykius, jų analizės ir tolesnės veiklos, kuriuo iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 996/2010 ir panaikinama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/42/EB ir Komisijos reglamentai (EB) Nr. 1321/2007 ir (EB) Nr. 1330/2007 (OL L 122, 2014, p. 18), 2 straipsnio 7 punkte numatyta:

„Šiame reglamente vartojamos šios terminų apibrėžtys:

<…>

7) įvykis – bet koks su sauga susijęs įvykis, kuris kelia pavojų arba kuris, nesiėmus taisomųjų veiksmų arba į jį nereaguojant, galėtų kelti pavojų orlaiviui, jame esantiems asmenims arba bet kuriam kitam asmeniui ir kuris apima, visų pirma, avariją ir pavojingą incidentą“.

22 Reglamento Nr. 376/2014 4 straipsnio 1 dalies a punkte nurodyta:

„Apie įvykius, dėl kurių gali kilti didelė aviacijos saugos rizika ir kurie priskiriami toliau išvardytoms kategorijoms, naudodamiesi privalomomis pranešimų apie įvykius sistemomis pagal šį straipsnį praneša 6 dalyje nurodyti asmenys:

a) įvykiai, susiję su orlaivio naudojimu, pavyzdžiui:
   i) su susidūrimu susiję įvykiai;
   ii) su pakilimu ir nusileidimu susiję įvykiai;
   iii) su degalais susiję įvykiai;
   iv) įvykiai skrydžio metu;
   v) su ryšiais susiję įvykiai;
   vi) su asmens sužalojimu, ekstremaliosiomis ir kitomis kritinėmis situacijomis susiję įvykiai;
   vii) su įgulos negalėjimu veikti ir kiti su įgula susiję įvykiai;
   viii) su meteorologinėmis sąlygomis ar saugumu susiję įvykiai“.

*Įgyvendinimo reglamentas (ES) 2015/1018*

23 2015 m. birželio 29 d. Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2015/1018, kuriuo nustatomas civilinės aviacijos įvykių, apie kuriuos privaloma pranešti pagal Reglamentą Nr. 376/2014, klasifikacinis sąrašas (OL L 163, 2015, p. 1), 1 straipsnyje nustatyta:

„Išsami įvykių klasifikacija, kuria turi būti remiamasi, kai naudojantis privalomomis pranešimų teikimo sistemomis pagal [Reglamento Nr. 376/2014] 4 straipsnio 1 dalį teikiami pranešimai apie įvykius, pateikiama šio reglamento I–V prieduose.“

24 Įgyvendinimo reglamento 2015/1018 I priedo 6 punkto 2 papunktyje kaip Reglamento Nr. 376/2014 4 straipsnio 1 dalyje nurodyti įvykiai, susiję su saugumu, numatyti „[s]unkumai tramdant apsvaigusius, smurtaujančius ar nepaklusnius keleivius“.

## Ginčas pagrindinėje byloje ir prejudiciniai klausimai

25 LE bendrovėje TAP rezervavo skrydį iš Fortalezos (Brazilija) į Oslą (Norvegija) su persėdimu Lisabonoje (Portugalija).

26 Šis skrydis įvykdytas 2017 m. rugpjūčio 21 ir 22 d.; į Oslą pavėluota atvykti beveik 24 valandas. Šis vėlavimas įvyko dėl to, kad LE negalėjo būti įlaipintas į lėktuvą, kuriuo buvo vykdoma antroji jungiamojo skrydžio dalis iš Lisabonos į Oslą, nes pirmąją skrydžio dalį iš Fortalezos į Lisabonos vykdęs lėktuvas pavėlavo atvykti. Tą vėlavimą lėmė tai, jog orlaivis, kuriuo vykdytas skrydis, per savo ankstesnį skrydį iš Lisabonos į Fortalezą turėjo nusileisti Gran Kanarijos las Palme (Ispanija), kad būtų išlaipintas trikdantis keleivis, kuris įkando vienam keleiviui ir užgauliojo kitus keleivius bei įgulos narius. Taigi LE į skrydžio paskirties vietą Oslą buvo atskraidintas kitą dieną paskesniu TAP vykdytu skrydžiu.

27 Kadangi buvo pavėluota daugiau nei tris valandas, LE pareikalavo TAP sumokėti 600 EUR dydžio kompensaciją, numatytą Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punkte, siejamoje jo 7 straipsnio 1 dalies a punktu, kaip juos yra išaiškinęs Teisingumo Teismas.

28 Kadangi TAP atsisakė sumokėti šią kompensaciją motyvuodama tuo, kad ginčijamą didelį vėlavimą lėmė ypatinga aplinkybė ir kad nusiuntus kitą lėktuvą nebūtų buvę galima pašalinti šio vėlavimo, LE kreipėsi į *Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa* (Lisabonos apygardos teismas, Portugalija).

29 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui kyla abejonių dėl minėtą vėlavimą lėmusios aplinkybės kvalifikavimo, dėl to, ar skrydį vykdantis oro vežėjas gali remtis tokia aplinkybe, jei ji paveikė atitinkamą skrydį, tačiau dėl prieš jį vykdyto skrydžio, ir dėl priemonių, kurių ėmėsi šis vežėjas, pagrįstumo.

30 Tokiomis aplinkybėmis *Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa* (Lisabonos apygardos teismas) nusprendė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus:

„1. Ar Reglamento Nr. 261/2004 14 konstatuojamojoje dalyje įtvirtinta sąvoka „ypatingos aplinkybės" apima aplinkybę, kai vykstant skrydžiui keleivis kandžioja kitus keleivius ir užgaulioja jį nuraminti bandančius įgulos narius, todėl įgulos vadas mano esant pagrįsta nusileisti artimiausiame oro uoste, išlaipinti minėtą keleivį ir iškrauti jo bagažą, o dėl to lėktuvas vėluoja atvykti į paskirties vietą?

2. Ar oro vežėjas gali būti atleidžiamas nuo atsakomybės už lėktuvo, kuriuo vykdomas skrydis atgal ir kuriuo skrido reikalavimą pateikęs keleivis (dabar ieškovas), vėlavimą pakilti dėl „ypatingos aplinkybės", kuri susiklosto ką tik prieš tai vykdytame skrydyje pirmyn?

3. Ar atsižvelgiant į Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalies nuostatas tai, kad oro vežėja (dabar atsakovė), įvertinusi situaciją, nusprendė, kad nusiuntusi kitą lėktuvą neužkirstų kelio esamam vėlavimui, taigi tranzitu vykstančiam keleiviui (dabar ieškovui) pasiūlomas kitos dienos šios bendrovės vykdomas skrydis (tik kartą per dieną) į jo galutinę paskirties vietą, reiškia, kad ši oro vežėja ėmėsi visų pagrįstų priemonių, nors jai ir nepavyko pašalinti susidariusio vėlavimo?"

## Dėl prejudicinių klausimų

### *Pirminė pastaba*

31 Pagal Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 1 dalies b punktą šis reglamentas, be kita ko, taikomas keleiviams, vykstantiems iš trečiojoje šalyje esančio oro uosto į oro uostą, esantį valstybės narės teritorijoje, kuriai taikoma SESV, nebent jie gautų lengvatų ar kompensaciją ir toje trečiojoje šalyje jiems būtų suteikta pagalba, jei atitinkamą skrydį vykdantis oro vežėjas yra Bendrijos oro vežėjas.

32 Vis dėlto pagal EEE susitarimo 47 straipsnio 2 dalį, siejamą su šio susitarimo 126 straipsnio 1 dalimi, jo 1 protokolo 8 punktu ir XIII priedu, Reglamentas Nr. 261/2004 jame nustatytomis sąlygomis taikomas skrydžiams iš Norvegijos teritorijoje esančio oro uosto ar į jį.

33 Taigi, kadangi vykstant procesui Teisingumo Teisme visiškai nebuvo nurodyta, kad atitinkamas keleivis Brazilijoje būtų gavęs lengvatų ar kompensaciją arba kad jam būtų buvusi suteikta pagalba, tačiau tai turi patikrinti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, Bendrijos vežėjo, šiuo atveju TAP, vykdomas jungiamasis skrydis iš Fortalezos, kurio galutinė paskirties vieta yra Oslas, patenka į Reglamento Nr. 261/2004 taikymo sritį.

### *Dėl pirmojo klausimo*

34 Pirmuoju klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalis, siejama su jo 14 konstatuojamąja dalimi, turi būti aiškinama taip, kad trikdantis keleivio elgesys, dėl kurio orlaivio įgulos vadas pagrįstai orlaivį, kuriuo vykdomas atitinkamas skrydis, nukreipia į kitą nei atvykimo oro uostą, kad būtų išlaipintas šis keleivis ir iškrautas jo bagažas, patenka į sąvoką „ypatinga aplinkybė", kaip ji suprantama pagal šią nuostatą.

35 Reikia priminti, kad tuo atveju, jei skrydis atšaukiamas ar atidedamas ilgam laikui, t. y. trims ar daugiau valandų, Sąjungos teisės aktų leidėjas siekė numatyti kitokias pareigas, oro transporto vežėjams tenkančias pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalį (žr. 2019 m. balandžio 4 d. Sprendimo *Germanwings*, C-501/17, EU:C:2019:288, 18 punktą).

36 Taigi pagal šio reglamento 14 ir 15 konstatuojamąsias dalis bei 5 straipsnio 3 dalį, kaip jas yra išaiškinęs Teisingumo Teismas, oro vežėjas atleidžiamas nuo pareigos mokėti keleiviams Reglamento Nr. 261/2004 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 ėmusis visų pagrįstų priemonių, ir, susiklosčius tokiai aplinkybei, – kad buvo imtasi situacijai pritaikytų veiksmų ir panaudotos visos turėtos personalo, materialinės ir finansinės priemonės, kad būtų išvengtų atitinkamo skrydžio atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui dėl tos aplinkybės, tačiau negalima reikalauti, kad, atsižvelgiant į jo įmonės pajėgumus tuo metu, jo auka būtų nepakeliama (2019 m. balandžio 4 d. Sprendimo *Germanwings*, C-501/17, EU:C:2019:288, 19 punktą).

37 Pagal suformuotą jurisprudenciją „ypatingomis aplinkybėmis“, kaip jos suprantamos pagal Reglamento Nr. 261/2004 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; abi šios sąlygos yra kumuliacinės (2019 m. balandžio 4 d. Sprendimo *Germanwings*, C 501/17, EU:C:2019:288, 20 punktas ir 2020 m. kovo 12 d. Sprendimo *Finnair*, C 832/18, EU:C:2020:204, 38 punktas).

38 Pagal minėto reglamento 14 konstatuojamąją dalį tokios aplinkybės pirmiausia gali susiklostyti dėl pavojaus saugumui (2008 m. gruodžio 22 d. Sprendimo *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, 21 punktas).

39 Neginčijama, kad trikdantis keleivio elgesys, dėl kurio orlaivio įgulos vadas, kuris pagal Tokijo konvencijos 6 straipsnį ir Reglamento Nr. 216/2008 IV priedo 7d punktą turi imtis visų saugos sumetimais būtinų priemonių, pagrįstai lėktuvą, kuriuo vykdomas atitinkamas skrydis, nukreipia į kitą nei atvykimo oro uostą, kad būtų išlaipintas šis keleivis ir iškrautas jo bagažas, iš tikrųjų kelia pavojų skrydžio saugai.

40 Šiuo klausimu reikia pažymėti, kad, kaip matyti iš Reglamento Nr. 376/2014 4 straipsnio 1 dalies a punkto, siejamo su šio reglamento 2 straipsnio 7 punktu, Įgyvendinimo reglamento Nr. 2015/1018 1 straipsniu ir šio reglamento I priedo 6 punkto 2 papunkčiu, Sąjungos teisės aktų leidėjas nurodė, kad dėl sunkumų tramdant apsvaigusius, smurtaujančius ar nepaklusnius keleivius gali kilti didelė aviacijos saugos rizika, todėl apie juos turi būti pranešta naudojantis privalomomis pranešimų apie įvykius sistemomis, numatytomis Reglamento Nr. 376/2014 4 straipsnio 1 dalyje.

41 Be to, viena vertus, toks šiurkštus trikdantis elgesys, dėl kurio orlaivio įgulos vadas pagrįstai nukreipia atitinkamą skrydį vykdantį lėktuvą kitu maršrutu, nėra būdingas įprastai atitinkamo skrydį vykdančio oro vežėjo veiklai.

42 Iš tiesų, nors keleivių vežimas oro transportu yra pagrindinė šio vežėjo užduotis ir ją vykdydamas jis savaime privalo valdyti vežamų keleivių elgesį, toks elgesys, kaip nagrinėjamas pagrindinėje byloje, nėra elgesys, kurio galima tikėtis iš keleivio, kuris turi ne tik laikytis visų orlaivio įgulos vado nurodymų, duotų siekiant užtikrinti saugą orlaivyje remiantis Reglamento Nr. 965/2012 IV priedo dalimi „CAT.GEN.MPA.110. Orlaivio vado įgaliojimai“, bet ir užtikrinti, kad jis pats nedarytų neigiamo poveikio tinkamam vežimo sutarties, kuri jį saisto su atitinkamu skrydį vykdančiu oro vežėju, vykdymui.

43 Kita vertus, iš principo atitinkamas skrydį vykdantis oro vežėjas negali valdyti tokio elgesio, nes, pirma, tai yra keleivio veiksmai ir iš esmės negalima numatyti jo elgesio ir reakcijos į įgulos reikalavimus ir, antra, orlaivio viduje įgulos vadas, kaip ir įgula, turi tik ribotas galimybes sutramdyti tokį keleivį.

44 Šiuo klausimu reikia pažymėti, kad orlaivio įgulos vado sprendimas, kurį jis priėmė reaguodamas į šį elgesį pagal Reglamento Nr. 965/2012 IV priedo dalies „CAT.GEN.MPA.105. Orlaivio vado pareigos“ a punktą, nukreipti orlaivį kitu maršrutu, kad būtų išlaipintas minėtas keleivis ir iškrautas jo bagažas, patenka į jam pagal Reglamento Nr. 216/2008 8 straipsnį ir IV priedo 7.d punktą tenkančios atsakomybės imtis visų, kaip jis pats mano, saugos sumetimais būtinų priemonių sritį.

45 Vis dėlto turėtų būti kitaip, jei paaiškėtų (o tai turi patikrinti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas), kad atitinkamas skrydį vykdantis oro vežėjas prisidėjo prie atitinkamo keleivio trikdančio elgesio atsiradimo, arba jei šis vežėjas galėjo numatyti tokį elgesį ir imtis tinkamų priemonių tuo metu, kai galėjo tai padaryti be didelio poveikio atitinkamo skrydžio eigai, remdamasis įspėjamaisiais tokio elgesio ženklais.

46 Pastaruoju aspektu pažymėtina, kad taip, be kita ko, gali būti, kaip nurodė generalinis advokatas savo išvados 51 punkte, Prancūzijos ir Austrijos vyriausybės ir Europos Komisija, jei skrydį vykdantis oro vežėjas įlaipino keleivį, turėjusį elgesio problemų dar prieš įlaipinimą arba įlaipinimo metu, nors pagal Reglamento Nr. 965/2012 VI priedo dalies „NCC.GEN.106 Įgulos vado pareigos ir įgaliojimai“ b punktą orlaivio įgulos vadas yra įgaliotas atsisakyti vežti ar išlaipinti asmenį arba iškrauti bagažą ar krovinį, galintį kelti pavojų orlaivio arba jame esančiųjų saugai.

47 Nors tokiu atveju trikdantis keleivio elgesys toliau nėra būdingas įprastai atitinkamo oro vežėjo veiklai, minėtas vežėjas jo nesuvaldė, o tai reiškia, kad toks elgesys negali būti laikomas „ypatinga aplinkybe“, kaip ji suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį.

48 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, į pirmąjį klausimą reikia atsakyti: Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalis, siejama su jo 14 konstatuojamąja dalimi, turi būti aiškinama taip, kad trikdantis keleivio elgesys, dėl kurio orlaivio įgulos vadas pagrįstai orlaivį, kuriuo vykdomas atitinkamas skrydis, nukreipia į kitą nei atvykimo oro uostą, kad būtų išlaipintas šis keleivis ir iškrautas jo bagažas, patenka į sąvoką „ypatinga aplinkybė“, kaip ji suprantama pagal šią nuostatą, nebent skrydį vykdantis oro vežėjas prisidėjo prie šio elgesio atsiradimo arba nesiėmė tinkamų priemonių atsižvelgdamas į įspėjamuosius tokio elgesio ženklus; tai turi patikrinti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas.

### *Dėl antrojo klausimo*

49 Antruoju klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalis, siejama su jo 14 konstatuojamąja dalimi, turi būti aiškinama taip, jog norėdamas, kad būtų atleistas nuo pareigos mokėti keleiviams kompensaciją skrydžio atidėjimo ilgam laikui ar atšaukimo atveju, oro vežėjas, kuris yra skrydžio vykdytojas, gali remtis „ypatinga aplinkybe“, turėjusia įtakos ne minėtam atšauktam ar atidėtam skrydžiui, bet jo paties tuo pačiu orlaiviu vykdytam ankstesniam skrydžiui.

50 Kaip priminta šio sprendimo 36 punkte, oro vežėjas gali būti atleistas nuo pareigos mokėti keleiviams kompensaciją pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalį ir 7 straipsnį, jeigu gali įrodyti, be kita ko, kad atitinkamas skrydis atšauktas arba atidėtas ilgam laikui dėl „ypatingų aplinkybių“.

51 Šiuo klausimu reikia pažymėti, viena vertus, kad nei Reglamento Nr. 261/2004 14 ir 15 konstatuojamosiose dalyse, nei jo 5 straipsnio 3 dalyje skrydžius vykdantiems oro vežėjams pripažinta galimybė remtis „ypatinga aplinkybe“ nėra ribojama vieninteliu atveju, kai ši aplinkybė turėjo įtakos atidėtam arba atšauktam skrydžiui, išskyrus atvejį, kai minėta aplinkybė turėjo įtakos tuo pačiu orlaiviu vykdytam pirmesniam skrydžiui.

52 Kita vertus, oro transporto keleivių ir oro vežėjų interesų palyginimas, kuriuo vadovautasi priimant Reglamentą Nr. 261/2004 (2009 m. lapkričio 19 d. Sprendimo *Sturgeon ir kt.*, C-402/07 ir C-432/07, EU:C:2009:716, 67 punktas ir 2012 m. spalio 23 d. Sprendimo *Nelson ir kt.*, C-581/10 ir C-629/10, EU:C:2012:657, 39 punktas), reiškia, kad reikia atsižvelgti į tai, kaip oro vežėjai naudoja orlaivius, ypač į šioje byloje dalyvaujančių suinteresuotųjų asmenų nurodytą aplinkybę, kad bent jau dėl tam tikrų kategorijų skrydžių tuo pačiu orlaiviu tą pačią dieną gali būti atliekami keli vienas po kito vykdomi skrydžiai, todėl visos ypatingos aplinkybės, turinčios įtakos orlaiviui vykdant ankstesnį skrydį, daro poveikį šiuo orlaiviu vykdomam vėlesniam skrydžiui ar skrydžiams.

53 Taigi norėdamas, kad būtų atleistas nuo pareigos mokėti keleiviams kompensaciją skrydžio atidėjimo ilgam laikui ar atšaukimo atveju, oro vežėjas, kuris yra skrydžio vykdytojas, turi galėti remtis „ypatinga aplinkybe“, turėjusia įtakos jo paties tuo pačiu orlaiviu vykdytam ankstesniam skrydžiui.

54 Vis dėlto, atsižvelgiant ne tik į Reglamento Nr. 261/2004 1 konstatuojamojoje dalyje nurodytą tikslą užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį, bet ir į šio reglamento 5 straipsnio 3 dalies formuluotę, rėmimasis tokia ypatinga aplinkybe reiškia, kad tarp šios aplinkybės, turėjusios įtakos ankstesniam skrydžiui, atsiradimo ir vėlesnio skrydžio atidėjimo ar atšaukimo yra tiesioginis priežastinis ryšys, o tai turi įvertinti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas atsižvelgdamas į turimus faktinius duomenis ir, be kita ko, į tai, kaip naudojamas atitinkamas orlaivis.

55 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, į antrąjį klausimą reikia atsakyti: Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalis, siejama su jo 14 konstatuojamąja dalimi, turi būti aiškinama taip, jog norėdamas, kad būtų atleistas nuo pareigos mokėti keleiviams kompensaciją skrydžio atidėjimo ilgam laikui ar atšaukimo atveju, oro vežėjas, kuris yra skrydžio vykdytojas, gali remtis „ypatinga aplinkybe“, turėjusia įtakos jo paties tuo pačiu orlaiviu vykdytam ankstesniam skrydžiui, jeigu tarp šios aplinkybės atsiradimo ir vėlesnio skrydžio atidėjimo arba atšaukimo yra tiesioginis priežastinis ryšys; tai turi įvertinti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, be kita ko, atsižvelgdamas į tai, kaip atitinkamas oro vežėjas, kuris yra skrydžio vykdytojas, naudoja aptariamą orlaivį.

### *Dėl trečiojo klausimo*

56 Trečiuoju klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalis, siejama su jo 14 konstatuojamąja dalimi, turi būti aiškinama taip, jog tai, kad oro vežėjas nukreipia keleivį skristi kitu paties šio vežėjo vykdomu skrydžiu, nes jį skraidinusiam orlaiviui įtakos turėjo ypatinga aplinkybė, dėl ko šis keleivis atvyksta kitą dieną, nei iš pradžių buvo numatyta, yra „pagrįsta priemonė“, atleidžianti šį vežėją nuo pareigos mokėti šio reglamento 5 straipsnio 1 dalies c punkte ir 7 straipsnio 1 dalyje numatytą kompensaciją.

57 Kaip priminta šio sprendimo 36 punkte, susiklosčius ypatingai aplinkybei skrydį vykdantis oro vežėjas atleidžiamas nuo pareigos mokėti Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punkte ir 7 straipsnio 1 dalyje numatytą kompensaciją, tik jei gali įrodyti, kad ėmėsi situacijai pritaikytų priemonių ir panaudojo visas turėtas personalo, materialines ir finansines priemones siekdamas išvengti skrydžio atšaukimo ar atidėjimo ilgam laikui dėl šios aplinkybės, tačiau negalima reikalauti, kad, atsižvelgiant į jo įmonės pajėgumus tuo metu, jo auka būtų nepakeliama.

58 Iš to matyti, kad, atsižvelgiant į Reglamento Nr. 261/2004 1 konstatuojamojoje dalyje nurodytą tikslą užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį ir į šio reglamento 12 bei 13 konstatuojamosiose dalyse ir 8 straipsnio 1 dalyje nurodytą reikalavimą tinkamai, patenkinamomis sąlygomis ir kuo greičiau nukreipti kitu maršrutu keleivius, kurių skrydis atšauktas ar atidėtas ilgam laikui, susiklosčius ypatingai aplinkybei oro vežėjas, kuris nori būti atleistas nuo pareigos mokėti keleiviams minėto reglamento 5 straipsnio 1 dalies c punkte ir 7 straipsnyje numatytą kompensaciją imdamasis šio sprendimo

pirmesniame punkte primintų pagrįstų priemonių, iš principo negali apsiriboti pasiūlymu nukreipti atitinkamus keleivius skristi į galutinę paskirties vietą kitu jo paties vykdomu skrydžiu, kuris į paskirties vietą atvyksta kitą dieną nei iš pradžių numatyta jų atvykimo diena.

59 Iš tiesų iš šio oro vežėjo reikalaujamas rūpestingumas tam, kad jis galėtų būti atleistas nuo pareigos mokėti kompensaciją, reiškia, jog jis turi imtis visų turimų priemonių, kad užtikrintų tinkamą, patenkinamomis sąlygomis ir kuo greičiau vykdomą nukreipimą kitu maršrutu; viena iš šių priemonių yra kitų tiesioginių ar netiesioginių skrydžių, kuriuos galbūt vykdo kiti oro vežėjai, priklausantys tam pačiam oro transporto bendrovių aljansui arba ne, ir kurių atvykimo laikas yra ankstesnis nei atitinkamo oro vežėjo vykdomo kito skrydžio atvykimo laikas, paieška.

60 Taigi tik tuo atveju, jei visai nėra vietų skristi kitu tiesioginiu ar netiesioginiu skrydžiu, kuriuo atitinkamas keleivis galėtų pasiekti savo galutinę paskirties vietą anksčiau nei kitu atitinkamo oro vežėjo skrydžiu, arba jei tam, kad atliktų tokį nukreipimą kitu maršrutu, šio oro vežėjo auka, atsižvelgiant į jo įmonės pajėgumus tuo metu, būtų nepakeliama, tas oro vežėjas turi būti laikomas ėmęsis visų priemonių, turėtų nukreipiant aptariamą keleivį skristi kitu jo vykdomu skrydžiu.

61 Todėl į trečiąjį klausimą reikia atsakyti: Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalis, siejama su jo 14 konstatuojamąja dalimi, turi būti aiškinama taip, jog tai, kad oro vežėjas nukreipia keleivį skristi kitu paties šio vežėjo vykdomu skrydžiu, nes jį skraidinusiam orlaiviui įtakos turėjo ypatinga aplinkybė, dėl ko šis keleivis atvyksta kitą dieną, nei iš pradžių buvo numatyta, nėra „pagrįsta priemonė“, atleidžianti šį vežėją nuo pareigos mokėti šio reglamento 5 straipsnio 1 dalies c punkte ir 7 straipsnio 1 dalyje numatytą kompensaciją, nebent nebuvo jokios kitos galimybės nukreipti keleivį tiesioginiu ar netiesioginiu jo paties ar bet kurio kito oro vežėjo vykdomu skrydžiu, kurio atvykimo laikas būtų buvęs ankstesnis nei atitinkamo oro vežėjo kito skrydžio atvykimo laikas, arba tam, kad atliktų tokį nukreipimą kitu maršrutu, šio oro vežėjo auka, atsižvelgiant į jo įmonės pajėgumus tuo metu, būtų buvusi nepakeliama; tai turi įvertinti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas.

## Dėl bylinėjimosi išlaidų

62 Kadangi šis procesas pagrindinės bylos šalims yra vienas iš etapų prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo nagrinėjamoje byloje, bylinėjimosi išlaidų klausimą turi spręsti šis teismas. Išlaidos, susijusios su pastabų pateikimu Teisingumo Teismui, išskyrus tas, kurias patyrė minėtos šalys, nėra atlygintinos.

Remdamasis šiais motyvais, Teisingumo Teismas (ketvirtoji kolegija) nusprendžia:

1. **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 dalis, siejama su jo 14 konstatuojamąja dalimi, turi būti aiškinama taip, kad trikdantis keleivio elgesys, dėl kurio orlaivio įgulos vadas pagrįstai orlaivį, kuriuo vykdomas atitinkamas skrydis, nukreipia į kitą nei atvykimo oro uostą, kad būtų išlaipintas šis keleivis ir iškrautas jo bagažas, patenka į sąvoką „ypatinga aplinkybė“, kaip ji suprantama pagal šią nuostatą, nebent skrydį vykdantis oro vežėjas prisidėjo prie šio elgesio atsiradimo arba nesiėmė tinkamų priemonių atsižvelgdamas į įspėjamuosius tokio elgesio ženklus; tai turi patikrinti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas.**

2. **Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalis, siejama su jo 14 konstatuojamąja dalimi, turi būti aiškinama taip, jog norėdamas, kad būtų atleistas nuo pareigos mokėti keleiviams kompensaciją skrydžio atidėjimo ilgam laikui ar atšaukimo atveju, oro vežėjas, kuris yra skrydžio vykdytojas, gali remtis „ypatinga aplinkybe“, turėjusia įtakos jo paties tuo pačiu orlaiviu vykdytam ankstesniam skrydžiui, jeigu tarp šios aplinkybės atsiradimo ir vėlesnio**

**skrydžio atidėjimo arba atšaukimo yra tiesioginis priežastinis ryšys; tai turi įvertinti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, be kita ko, atsižvelgdamas į tai, kaip atitinkamas oro vežėjas, kuris yra skrydžio vykdytojas, naudoja aptariamą orlaivį.**

3. **Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalis, siejama su jo 14 konstatuojamąja dalimi, turi būti aiškinama taip, jog tai, kad oro vežėjas nukreipia keleivį skristi kitu paties šio vežėjo vykdomu skrydžiu, nes jį skraidinusiam orlaiviui įtakos turėjo ypatinga aplinkybė, dėl ko šis keleivis atvyksta kitą dieną, nei iš pradžių buvo numatyta, nėra „pagrįsta priemonė“, atleidžianti šį vežėją nuo pareigos mokėti šio reglamento 5 straipsnio 1 dalies c punkte ir 7 straipsnio 1 dalyje numatytą kompensaciją, nebent nebuvo jokios kitos galimybės nukreipti keleivį tiesioginiu ar netiesioginiu jo paties ar bet kurio kito oro vežėjo vykdomu skrydžiu, kurio atvykimo laikas būtų buvęs ankstesnis nei atitinkamo oro vežėjo kito skrydžio atvykimo laikas, arba tam, kad atliktų tokį nukreipimą kitu maršrutu, šio oro vežėjo auka, atsižvelgiant į jo įmonės pajėgumus tuo metu, būtų buvusi nepakeliama; tai turi įvertinti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas.**

Parašai.