

## Anonimizuota versija

Vertimas

C-70/20 – 1

**Byla C-70/20**

### **Prašymas priimti prejudicinį sprendimą**

**Gavimo data:**

2020 m. vasario 12 d.

**Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas:**

*Oberster Gerichtshof* (Austrija)

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

2020 m. sausio 30 d.

**Kasatorė:**

YL

**Kita kasacinio proceso šalis:**

*Altenrhein Luftfahrt GmbH*

---

*Oberster Gerichtshof* (Aukščiausiasis Teismas) <...> byloje, kurioje ieškovė yra YL (Austrija), <...> atsakovė – *Altenrhein Luftfahrt GmbH*, Vienos oro uostas (Austrija) <...>, dėl 68 858 EUR sumos su palūkanomis ir išlaidomis mokėjimo ir pripažinimo (ginčo vertė 5 000 EUR), išnagrinęs atsakovės kasacinį skundą dėl 2019 m. balandžio 29 d. *Oberlandesgericht Wien* (Vienos aukštesnysis apygardos teismas), kaip apeliacinės instancijos, sprendimo <...>, kuriuo buvo paliktas galioti 2019 m. sausio 23 d. *Handelsgericht Wien* (Vienos komercinių bylų teismas) sprendimas <...>, <...> priėmė šią

nutartį

I. Pagal SESV 267 straipsnį pateikti Europos Sąjungos Teisingumo Teismui šį prejudicinį klausimą: **(orig. p. 2)**

Ar kietas, bet orlaivio įprasto eksploatavimo ribų nepažeidžiantis nusileidimas, dėl kurio buvo sužalotas keleivis, yra nelaimingas atsitikimas, kaip tai suprantama pagal 1999 m. gegužės 28 d. Monrealyje priimtos Konvencijos dėl tam tikrų

tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo, kurią Europos Bendrija pasirašė 1999 m. gruodžio 9 d. ir savo vardu patvirtino 2001 m. balandžio 5 d. Tarybos sprendimu 2001/539/EB, 17 straipsnio 1 dalį?

II. (Bylos nagrinėjimo sustabdymas) <...>

## Motyvai

### 1. Faktinės aplinkybės

2014 m. kovo 20 d. ieškovė buvo atsakovės vykdyto skrydžio iš Vienos į Sankt Galeno Altenrheino oro uostą (Šveicarija) keleivė. Tūpimo metu skrydžio savirašis užregistravo 1,8 g vertikaliąją apkrovą. Toks nusileidimas subjektyviai gali būti juntamas kaip kietas. Vis dėlto, atsižvelgiant į leidžiamą matavimų nuokrypį aviacijos požiūriu, šis nusileidimas (dar) neviršija orlaivio gamintojo specifikacijoje nustatytos apkrovos ribos įprasto orlaivio eksploatavimo sąlygomis – iki 2 g. Piloto klaidos nenustatyta. Aviacijos požiūriu Sankt Galeno Altenrheino oro uoste kietas nusileidimas dėl geografinės padėties Alpių regione yra saugesnis už pernelyg švelnų nusileidimą.

### 2. Šalių argumentai ir reikalavimai (orig. p. 3)

Ieškovė tvirtina, kad tūpimo metu jai atsirado tarpslankstelinio disko išvarža, ir, remdamasi Monrealio konvencijos 17 straipsniu, reikalauja atlyginti žalą. Ji teigia, kad „kietas“ nusileidimas yra nelaimingas atsitikimas, kaip tai suprantama pagal Monrealio konvencijos 17 straipsnį.

Atsakovė teigia, kad tūpimas vyko įprastomis orlaivio eksploatavimo sąlygomis. Taigi tai buvo skrydžiui įprastas įvykis, o ne nelaimingas atsitikimas, kaip tai suprantama pagal Monrealio konvencijos 17 straipsnį.

### 3. Ankstesnis procesas

Pirmosios instancijos teismas ieškinio reikalavimą atmetė. Atsakomybė pagal Monrealio konvencijos 17 straipsnį kyla įvykus nelaimingam atsitikimui, kuriuo gali būti laikomas tik „ypač kietas nusileidimas“. Šiuo atveju taip nėra. Įprasti vežimo oru įvykiai, įskaitant kietą nusileidimą ar staigų stabdymą, nepagrindžia atsakomybės, nes keleiviui (aiškiai turimas omenyje tipinis keleivis) tokie įvykiai žinomi ir tikėtini.

Apeliacinės instancijos teismas šį sprendimą paliko galioti. Tiesa, išimtiniais atvejais kietas nusileidimas gali būti laikomas nelaimingu atsitikimu, kaip tai suprantama pagal Monrealio konvencijos 17 straipsnį. Vis dėlto jis tokiu laikomas tik jei aiškiai viršytos gamintojo nustatytos važiuoklės ir apkrovą laikančių dalių apkrovos ribos. Nusileidimas įprastomis eksploatavimo sąlygomis, kaip yra šiuo atveju, neleidžia laikyti įvykio nelaimingu atsitikimu.

*Oberster Gerichtshof* turi priimti sprendimą dėl ieškovės kasacinio skundo, kurį ji pateikė dėl šio sprendimo. Ieškovė ir toliau laikosi nuomonės, kad įvyko nelaimingas atsitikimas, kuris lemia atsakovės atsakomybę. Jei tai pasitvirtintų, *Oberster Gerichtshof* turėtų panaikinti žemesnės instancijos teismų sprendimus. Pirmosios instancijos teismas tokiu atveju (**orig. p. 4**) turėtų nustatyti, ar ieškovei tarpslankstelinio disko išvarža iš tikrųjų atsirado dėl nusileidimo. Šis klausimas dar nebuvo nagrinėtas, nes žemesnės instancijos teismai atmetė atsakovės atsakomybę, motyvuodami tuo, kad nelaimingo atsitikimo nebuvo.

#### 4. Teisinis pagrindas

4.1. Atsakovės atsakomybę reikia vertinti remiantis Konvencija dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo (Monrealio konvencija). Ši konvencija yra taikytina todėl, kad orlaivio išvykimo ir atvykimo vieta buvo skirtingose šios konvencijos šalyse (Austrijoje, Šveicarijoje), vadinasi, tai buvo tarptautinis vežimas, kaip jis suprantamas pagal Monrealio konvencijos 1 straipsnį.

4.2. Monrealio konvencija Europos bendrijos vardu buvo pasirašyta 1999 m. gruodžio 9 d. Monrealyje ir patvirtinta 2001 m. balandžio 5 d. Tarybos sprendimu 2001/539/EB. (Todėl) ji yra sudedamoji Sąjungos teisės sistemos dalis ir Teisingumo Teismas kompetentingas priimti prejudicinį sprendimą dėl jos aiškinimo (Teisingumo Teismo sprendimas *Wucher Helicopter GmbH*, C-6/14).

4.3. Nesutariama dėl Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalies aiškinimo:

*Vežėjas atsako už keleivio gyvybės atėmimą ar sveikatos sužalojimą, jei nelaimingas atsitikimas, kuris buvo gyvybės atėmimo ar sužalojimo priežastimis, įvyko orlaivyje arba įlaipinimo ar išlaipinimo veiksmų metu.*

Pagal šią nuostatą vežėjas atsako ne didesne nei didžiausia suma pagal Monrealio konvencijos 21 straipsnio 1 dalį (nagrinėjamo ieškinio reikalavimo atveju ji neviršijama) (**orig. p. 5**) neatsižvelgiant į jo kaltę, ir savo atsakomybę jis gali užginčyti tik remdamasis Monrealio konvencijos 20 straipsniu, t. y. teigdamas, kad prie žalos atsiradimo prisidėjo kitas asmuo. Monrealio konvencijos 17 straipsnis iš esmės atitinka *Varšuvos konvencijos dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, unifikavimo* 17 straipsnį, todėl aiškinimo tikslais ir toliau gali būti remiamasi su šia nuostata susijusia jurisprudencija.

#### 5. Prejudicinių klausimų motyvai

5.1. Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad atsakomybės atsiradimo sąlyga yra „nelaimingo atsitikimo“ sukelta žala asmeniui (gyvybės atėmimas ar sveikatos sužalojimas); nelaimingas atsitikimas turi būti žalos *conditio sine qua non*. Taigi lemiamas veiksnys yra įvykęs „nelaimingas atsitikimas“. Ši sąvoka konvencijoje nėra apibrėžta. Abejotina, ar ji apima „kietą“

nusileidimą, įvykdytą (dar) nepažeidžiant „įprasto eksploatavimo ribų“. Tai reiškia, kad važiuoklės ir apkrovą laikančių dalių apkrova nesiekia ribų, kurias viršijus pagal gamintojo instrukcijas būtina atlikti orlaivio techninę apžiūrą. Kolegija „kietu“ šiame kontekste laiko nusileidimo smūgį, kurio, kitaip nei „švelnaus“ nusileidimo atveju, didžia dalimi nekompensuoja orlaivio važiuoklė ir kurį keleivis aiškiai pajunta.

5.2. Europos Sąjungos Teisingumo Teismas sprendimo *GN*, C-532/18, 34 punkte nurodė, kad reikia remtis „įprasta“ sąvokos „nelaimingas atsitikimas“ reikšme. Pagal šią reikšmę jis suprantamas kaip „nenumatytas žalą sukėles netyčinis įvykis“ („*un évènement involontaire dommageable imprévu*“). Atrodo, kad remiantis šia formuluote galima spręsti, jog svarbiausia yra tai, ar keleivis (**orig. p. 6**) numato šį įvykį („*imprévu*“, o ne „*imprévisible*“). Panašiai kaip Teisingumo Teismas formuluoja ir Jungtinių Amerikos Valstijų *Supreme Court* (Aukščiausiasis Teismas). Sąvoką „nelaimingas atsitikimas“ jis aiškina kaip „unexpected or unusual event or happening that is external to the passenger“, t. y. kaip netikėtą ar neįprastą išorinės kilmės įvykį ar nutikimą (*Air France prieš Saks*, 1986, <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/470/392/>). Bent jau pagal šią formuluotę („ar“) pakanka, kad įvykis būtų netikėtas; jis neturi būti dar ir neįprastas. Atrodo, kad tokios nuomonės laikomasi ir Vokietijos *Bundesgerichtshof* (Aukščiausiasis Federalinis Teismas) sprendimuose, kuriuose atsižvelgiama (tik) į įvykio „netikėtumą“ <...>.

Minėtas formuluotes būtų galima suprasti taip, kad svarbu ne tai, ar žalą sukėles įvykis buvo objektyviai nenuspėjamas ar neįprastas, o tik tai, kad šis įvykis buvo išorinės kilmės, nutiko staiga, o keleivis jo nesitikėjo (žr. *Lord Scott in House of Lords, Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation* [2005] UKHL 72, 14 punktą: „It is important to bear in mind that the ‚unintended and unexpected‘ quality of the happening in question must mean ‚unintended and unexpected‘ from the viewpoint of the victim of the accident. It cannot be to the point that the happening was not unintended or unexpected by the perpetrator of it or by the person sought to be made responsible for its consequences. It is the injured passenger who must suffer the ‚accident‘ and it is from his perspective that the quality of the happening must be considered.“).

Taip (plačiau) aiškinant, įvykis nebūtų laikomas nelaimingu atsitikimu tik tuo atveju, jeigu žala buvo sukelta (**orig. p. 7**) įprastinėmis orlaivio eksploatavimo sąlygomis, neįvykus jokiam staigiam įvykiui, kurio keleivis nesitikėjo. Visų pirma taip yra tuo atveju, kai žala patiriama dėl įprasto slėgio keleivių salone (*Air France prieš Saks*: klausos netekimas; *Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation*: trombozė). Kita vertus, nedidelė ar vidutinio dydžio turbulencija, kuri iš esmės nėra nei neįprasta, nei nenuspėjama, taip pat galėtų būti pripažįstama nelaimingu atsitikimu padarytos žalos atveju <...>. Tikėtina, kad tas pats turėtų būti taikoma ir kieto nusileidimo atveju, kai, kaip šioje byloje, (dar beveik) nepažeidžiamos orlaivio įprasto eksploatavimo ribos, bet staiga ir netikėtai sukeliamas kūno sužalojimas (remiantis ieškovės tvirtinimu, kurį dar reikia patikrinti).

5.3. Vis dėlto visų pirma Prancūzijos jurisprudencijoje atsižvelgiama į įvykio numatomumą (*Cour de cassation* <...>: „*évènement extérieur, soudain et imprévisible*“). Taigi įvykis turėtų būti ne tik išorinės kilmės („*extérieur*“), staigus („*soudain*“) ir keleiviui netikėtas, bet ir nenumatomas („*imprévisible*“), t. y. objektyviai neįprastas. Vadinasi, dėl įvykių, kurie priskiriami normaliam ir numatomam orlaivio valdymui, patirta žala būtų neatlyginama (šiuo klausimu žr. generalinio advokato H. Saugmandsgaard Øe išvados byloje C-532/18 44 punktą; tiesa, generalinis advokatas panašiai aiškina ir JAV, ir Vokietijos jurisprudenciją). **(orig. p. 8)**

Panašios nuomonės laikomasi Vokietijos doktrinoje: atsakomybė negali atsirasti dėl tipinių, su eksploatavimu susijusių ir patvirtintų įvykių <...>. Taigi kietas nusileidimas gali būti pripažintas nelaimingu atsitikimu tik tuo atveju, jeigu aiškiai viršijamos gamintojo nustatytos važiuoklės ir apkrovą laikančių dalių apkrovos ribos <...>.

Panašiai nusprendė *District Court for the Southern District of New York* (Niujorko pietinės apygardos teismas) <...> ir *Landgericht Düsseldorf* (Diuseldorfo apygardos teismas) <...>: oro transporto bendrovės atsakomybė neatsiranda dėl „įprasto tępimo“ (*District Court*) arba nusileidimo „nepažeidžiant normos ribų“ (*Landgericht*).

5.4. Pastaroji nuomonė aiškiai grindžiama vertinimu, kad normaliam orlaivio valdymui priskiriami įvykiai paprastai nesukelia kūno sužalojimo, net jeigu jie įvyksta staiga ir netikėtai. Visų pirma tai taikytina „kietiems“ nusileidimams (žr. Truitt, „Plain Talk about Plane Claims: An Air Carrier Claims Examines Handbook, Journal of Air Law and Commerce“ <...>: „<...> airplanes are not as strong as people – meaning that if a hard landing did not hurt the airplane, it would not have been capable of harming occupants.“). Tuo atveju, jei vis dėlto sužalojama sveikata, paprastai susiduriama su ypatingu keleivio sveikatos rizikos veiksniu, kuris tampa papildoma **(orig. p. 9)** įvykio sukeltos žalos priežastimi. Tokiu atveju šis sveikatos rizikos veiksnyis nepatenka į oro transporto bendrovės rizikos sritį (šiuo klausimu plačiau žr. generalinio advokato H. Saugmandsgaard Øe išvados byloje C-532/18 44 punkte).

6. *Oberster Gerichtshof* nuomone, iš esmės šiam požiūriui turi būti teikiama pirmenybė. Tiesa, toks požiūris reiškia, kad orlaivio gamintojo nustatytos ribinės vertės netiesiogiai lemia sąvokos „nelaimingas atsitikimas“ aiškinimą. Vis dėlto jis užtikrina tinkamą keleivio ir oro transporto bendrovės interesų pusiausvyrą, užkerta kelią neribotai atsakomybei (žr. C-532/18, 37 punktą), be to, būtent dėl sąsajos su konkrečiomis ribomis yra pranašus paprastumu. Vis dėlto pirmiau nurodyti motyvai nereiškia *acte clair*. Todėl *Oberster Gerichtshof*, kaip paskutinės instancijos teismas, privalo pateikti prašymą priimti prejudicinį sprendimą.

II. (Procesiniai klausimai) <...>

(parašai) <...>

DARBINIS VERTINIMAS