

**Byla C-164/20****Prašymas priimti prejudicinį sprendimą****Gavimo data:**

2020 m. balandžio 20 d.

**Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas:**

*Landesgericht Korneuburg* (Austrija)

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

2020 m. vasario 27 d.

**Apeliantė:**

*Airhelp Limited*

**Atsakovė:**

*Austrian Airlines AG*

---

AUSTRIJOS RESPUBLIKA

**Landesgericht Korneuburg**

*Landesgericht Korneuburg* (Kornoiburgo apygardos teismas) <...> byloje, kurioje ieškovė *Airhelp Limited*, Honkongas, centrinis rajonas, <...> iš atsakovės *Austrian Airlines AG*, <...> Vienos oro uostas, reikalauja **1200,00 EUR** <...>, apeliacine tvarka išnagrinėjęs ieškovės apeliacinį skundą dėl 2019 m. spalio 21 d. *Bezirksgericht Schwechat* (Švechato apylinkės teismas) sprendimo <...>, priėmė šią

**Nutartį:**

[1] Pagal SESV 267 straipsnį pateikti Europos Sąjungos Teisingumo Teismui šį **prejudicinį klausimą:**

„Ar 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 261/2004, nustatančio bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisyklės atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, 5, 6 ir 7 straipsniai turi būti aiškinami taip, kad oro uosto gydytojo nustatytas susirgimas

ir su juo susijęs keleivio, kuris jau yra dar nepradėjusiam skristi orlaivyje, (**orig. p. 2**) negebėjimas skristi, kuriuo remdamasis oro vežėjas atsisako vežti keleivį, todėl pastarasis turi išlipti iš orlaivio, o jo bagažas turi būti iškrautas, laikytini „ypatinga aplinkybė“, kaip ji suprantama pagal 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 261/2004, nustatančio bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisyklės atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, 5 straipsnio 3 dalį?

[2] Sustabdyti bylos nagrinėjimą, kol bus gautas Europos Sąjungos Teisingumo Teismo sprendimas.

## M o t y v a i

### I. Dėl pagrindinės bylos:

**a. Šios faktinės aplinkybės** yra neginčijamos <...>:

R\*\*\*\*\* M\*\*\*\*\* ir H\*\*\*\*\* M\*\*\*\*\* turėjo patvirtintą rezervaciją į šiuos atsakovės skrydžius:

- OS 872 iš Teherano (IKA) į Vieną (VIE); tvarkaraštyje numatytas išvykimo laikas – 2018 m. sausio 9 d., 03:50 val.; tvarkaraštyje numatytas atvykimo laikas – 2018 m. sausio 9 d., 06:00 val.;

- OS 451 iš Vienos (VIE) į Londoną (LHR); tvarkaraštyje numatytas išvykimo laikas – 2018 m. sausio 9 d., 06:40 val.; tvarkaraštyje numatytas atvykimo laikas – 2018 m. sausio 9 d., 08:15 val.;

- AC 8283 iš Londono (LHR) į Halifaksą (YHZ); tvarkaraštyje numatytas išvykimo laikas – 2018 m. sausio 9 d., 11:10 val.; tvarkaraštyje numatytas atvykimo laikas – 2018 m. sausio 9 d., 14:00 val. (**orig. p. 3**)

Skrydis OS 872 buvo atidėtas 53 minutėms ir faktiškai orlaivis iš IKA pakilo tik 2018 m. sausio 9 d. 04:30 val. ir nusileido VIE 06:53 val. Atstumas iš IKA iki YHZ yra daugiau nei 3500 km.

40 minučių skrydis OS 872 buvo atidėtas dėl šios aplinkybės: prasidėjus įlaipinimui IKA ir tik orlaivio viduje atsakovės vyresnioji įgulos narė pastebėjo, kad vienas iš keleivių akivaizdžiai blogai jaučiasi. Atsakovės skrydžių vykdymo vadove nustatyta, kad draudžiama skraidinti asmenis, kurie dėl sveikatos sutrikimų laikomi negebančiais skristi. Išimtis taikoma keleiviams, kurie su savimi turi medicininę pažymą, tačiau nagrinėjamu atveju keleivis jos neturėjo. Vyresnioji įgulos narė iškvietė oro uosto gydytoją, kad pastarasis atliktų keleivio apžiūrą. Gydytojas patvirtino, kad keleivis skristi negali, todėl atsakovė atsisakė jį skraidinti. Keleivis turėjo išlipti iš orlaivio, reikėjo iškrauti ir jo bagažą. Kodėl konkrečiai keleivis blogai jautėsi, nustatyti nepavyko.

Dėl nenustatytų priežasčių skrydis OS 872 buvo atidėtas dar 13 minučių.

Minimalus persėdimo laikas (*minimum connecting time*) oro uoste VIE yra 25 minutės. Jeigu skrydis būtų buvęs atidėtas tik 13 minučių ir jeigu tolesnio 40 minučių vėlavimo nebūtų buvę, keleiviai būtų suspėję į jungiamąjį skrydį.

**b. Ieškovė**, remdamasi 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 261/2004, nustatančio bendras kompensavimo (**orig. p. 4**) ir pagalbos keleiviams taisyklės atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, 5 straipsniu, siejama su 7 straipsniu, reikalauja 1200,00 EUR kompensacijos su palūkanomis.

Grįsdama savo reikalavimą, ji – kiek tai turi reikšmės nagrinėjant bylą apeliacine tvarka – teigia, kad R\*\*\*\*\* M\*\*\*\*\* ir H\*\*\*\*\* M\*\*\*\*\* perleido jai savo reikalavimus; ji šiuos reikalavimus priėmė. Ieškovė tvirtina, kad skrydis OS 872 buvo atidėtas, todėl R\*\*\*\*\* M\*\*\*\*\* ir H\*\*\*\*\* M\*\*\*\*\* nespėjo į jungiamąjį skrydį ir į paskirties vietą atvyko vėluodami daugiau nei tris valandas. Daugiau jokių ypatingų, visų pirma su oro sąlygomis susijusių aplinkybių ar kitų atsisakymo pagrindų pagal minėtąjį reglamentą nebuvo.

**c. Atsakovė** prašo ieškinį atmesti. Atsakovė – kiek tai turi reikšmės nagrinėjant bylą apeliacine tvarka – teigia, kad ketverių metų mergaitė (H\*\*\*\*\* M\*\*\*\*\*) negali teisiškai galiojančiu būdu perleisti teisių kitam asmeniui. Ji tvirtina, kad skrydis OS 872 iš IKA į VIE buvo atidėtas dėl ypatingų aplinkybių, nes 2018 m. sausio 9 d. skrydyje OS 872 susirgo ir mirė vienas iš keleivių ir dėl to skrydis buvo atidėtas 40 minučių.

**d. Pirmosios instancijos teismas** visus ieškinio reikalavimus atmetė, iš esmės motyvuodamas tuo, kad įgulos narių susirgimas ar mirtis paprastai nėra pakankamas pagrindas, kaip tai suprantama pagal Reglamento (EB) Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį, nes ši aplinkybė patenka į oro vežėjui tenkančios rizikos sritį. Tačiau keleivio susirgimas ar mirtis vertintini kitaip, t. y. neatsižvelgiant į tai, ar šis įvykis įvyko reikšmingo skrydžio metu (**orig. p. 5**) ar ankstesnio skrydžio metu; ši aplinkybė į oro vežėjui tenkančios rizikos sritį nepatenka, nes tai tėra bendra kasdienio gyvenimo rizika. Bet kuriuo atveju, kaip teigė teismas, to, kad vienas iš keleivių prieš numatytą išvykimą bus tokios prastos sveikatos būklės, kad negalės skristi, numatyti neįmanoma ir tai nėra įprastų ir prognozuojamų procesų organizuojant arba vykdant vežimą oru dalis. Šios aplinkybės atsakovė negalėjo nei išvengti, nei kontroliuoti, nes ji neturėjo jokios įtakos keleivio sveikatos būklei. Negalima reikalauti iš atsakovės sukonkretinti, koks ir kokio masto susirgimas įvyko, nes dėl su duomenų apsauga susijusių priežasčių atsakovei draudžiama rinkti ir saugoti duomenis apie keleivių sveikatą. Teismo manymu, vieno iš keleivių susirgimas prieš pat numatytą išvykimą yra ypatinga aplinkybė. Atitinkamai atsakovė ėmėsi visų būtinų priemonių keleiviui išlaipinti ir jo bagažui iškrauti. Tokioje situacijoje nebuvo pagrįstų priemonių, kurių būtų buvę galima imtis siekiant paskubinti likusių keleivių skraidinimą. Pakaitinio orlaivio suteikimas arba pasiūlymas skristi kitu skrydžiu būtų sukėlę dar didesnę vėlavimą. Taigi atsakovė ėmėsi visų pagrįstų priemonių tam, kad užtikrintų

keleivių nuskraidinimą kuo mažiau vėluojant. Skrydžio atidėjimas dar 13 minučių nebuvo pavėlavimo į jungiamąjį skrydį priežastis.

e. Dėl šio sprendimo ieškovė pateikė **apeliacinį skundą**. Jame ieškovė iš esmės teigia, kad (**orig. p. 6**) pirmosios instancijos teismo vertinimas yra neteisingas: Vokietijos *Bundesgerichtshof* (Federalinis Aukščiausiasis Teismas, toliau – BGH) daug kartų yra pripažinęs, kad teisės aktų leidėjas ypatinga aplinkybe laiko ne bet kokius neišvengiamus įvykius, o tik tokius, kurie nelaikomi įprastais organizuojant arba vykdant vežimą oru. Todėl nei keleivio mirtis, nei susirgimas nelaikytini ypatinga aplinkybe, nes tokie įvykiai organizuojant arba vykdant vežimą oru nutinka gana dažnai. Ypač tolimuose skrydžiuose, kaip antai nagrinėjamu atveju, keleivių susirgimai yra tikėtini vien todėl, kad keleivių skaičius tolimuose skrydžiuose yra didesnis. Reikia atsižvelgti ir į tai, kad todėl tokiems atvejams yra numatytos atitinkamos procedūros. Skrydžių vykdymo vadove yra aprašyta procedūra, kaip elgtis susirgus kam nors iš keleivių, vadinasi, atsakovė privalo numatyti ir numatė, kad kas nors iš keleivių gali susirgti. Jau vien todėl tai nėra ypatinga aplinkybė, kaip ji suprantama pagal Reglamentą (EB) Nr. 261/2004. Net jei vien tik dažnumas ir nėra pakankamas ypatingos aplinkybės buvimo požymis, dažnumas ir ta aplinkybė, kad tokiems atvejams yra numatytos atitinkamos procedūros, bet kuriuo atveju rodo, kad tai yra įprastas įvykis organizuojant arba vykdant vežimą oru. Be to, svarbu ir tai, kiek laiko iš to 40 minučių vėlavimo užėmė keleivio išlaipinimas ir jo bagažo iškrovimas, o kiek – faktinė medicininė apžiūra.

f. Savo **atsiliepime į apeliacinį skundą** atsakovė prašo apeliacinio skundo netenkinti, daro nuorodą į Vokietijos teismų sprendimus, kuriuose (**orig. p. 7**) keleivio susirgimas laikomas ypatinga aplinkybe, ir iš esmės pakartoja pirmosios instancijos teismo argumentus.

g. Bylą **apeliacine tvarka** nagrinėjančio *Landesgericht Korneuburg* prašoma antroje ir paskutinėje instancijoje priimti sprendimą dėl ieškovės reikalavimų.

Iš pradžių reikia pastebėti, kad dėl R\*\*\*\*\* M\*\*\*\*\* teisių veiksmingo perleidimo klausimas yra aiškus. Klausimas, ar ir H\*\*\*\*\* M\*\*\*\*\* teisės buvo veiksmingai perleistos, nelaikomas su Sąjungos teise susijusiu klausimu. Dėl nacionalinės procesinės teisės priežasčių ir apeliacinės instancijos teismo teisinių svarstymų šio klausimo reikės imtis tik tuo atveju, jeigu Europos Sąjungos Teisingumo Teismas į prejudicinį klausimą atsakys neigiamai. Taigi sprendimas – bet kuriuo atveju R\*\*\*\*\* M\*\*\*\*\* atžvilgiu – priklauso nuo Reglamento (EB) Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalies aiškinimo.

## II. Dėl prejudicinio klausimo:

Bylą apeliacine tvarka nagrinėjantis *Landesgericht Korneuburg*, taikydamas suformuotą Sąjungos teismų jurisprudenciją, mano, kad „ypatinga aplinkybė“, kaip ji suprantama pagal Reglamento (EB) Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį, visuomet yra įvykis, kai jis priskirtinas įvykiui, kuris nėra būdingas normaliai

atitinkamo oro vežėjo veiklai ir kai jis, atsižvelgiant į jo pobūdį ir atsiradimo priežastis, faktiškai negali būti kontroliuojamas (C-549/07, C-402/07, C-432/07, C-12/11, C-257/14).

Be to, yra daug prieštaringų Austrijos ir Vokietijos teismų sprendimų, susijusių su klausimu, ar medicininis incidentas, (**orig. p. 8**) kai suserga keleivis, yra ypatinga aplinkybė, kaip ji suprantama pagal Reglamento (EB) Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį. Vien iš to matyti, kad minėtosios nuostatos turinys nėra toks akivaizdus, kad būtų galima remtis *acte clair*.

Apeliacinės instancijos teismui neatrodo būtina aiškintis, kokia 40 minučių vėlavimo dalis tenka faktinei medicininei apžiūrai, o kokia dalis – keleivio išlaipinimui ir bagažo iškrovimui, juolab kad ir keleivio išlaipinimas, ir bagažo iškrovimas yra tiesioginė ir neišvengiama medicininės apžiūros įvykio pasekmė.

<...>

*Landesgericht Korneuburg*, 22 skyrius

2020 m. vasario 27 d., Kornoiburgas

<...>

DARBINIS VERTINIMAS