

Byla C-672/20**Prašymas priimti prejudicinį sprendimą****Gavimo data:**

2020 m. gruodžio 10 d.

Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas:

Landesgericht Korneuburg (Austrija)

Nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą priėmimo data:

2020 m. lapkričio 23 d.

Apeliantė, pirma – atsakovė:

L GmbH

Kita apeliacinio proceso šalis, pirma – ieškovas:

FK

<...> **LANDESGERICHT KORNEUBURG** (Kornoiburgo apygardos teismas)

Landesgericht Korneuburg, apeliacinės instancijos teismas, <...> byloje pagal ieškovo **F***** K******* <...> ieškinį atsakovei **L***** GmbH** <...>, nagrinėdamas atsakovės apeliacinį skundą dėl 2020 m. rugpjūčio 26 d. *Bezirksgericht Schwechat* (Švechato apylinkės teismas) sprendimo <...>, priėmė šią

n u t a r t ė:

I. Pagal **SESV 267 straipsnį** Europos Sąjungos Teisingumo Teismui pateikiami šie **prejudiciniai** klausimai:

1. 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, panaikinančio Reglamentą (EEB) Nr. 295/91 (Oro transporto keleivių teisių reglamentas), 3 straipsnio 2 dalies a punktą reikia aiškinti taip, **kad reglamentas taikomas keleiviui, kuris (orig. p. 2) registravosi į skrydį internetu dar prieš atvykdamas į oro uostą, neturėjo registruojamo bagažo, oro uosto švieslentėje pamatęs, kad skrydis atidėtas, laukė papildomos informacijos**

prie vartų, oro vežėjo registracijos punkte pasiteiravo apie užsakyto skrydžio orlaivio išvykimą, o atsakovės darbuotojams nepaaiškinus, ar ir kada bus vykdomas skrydis, ir nepateikus pasiūlymo vykti pakaitiniu skrydžiu, pats užsisakė kitą skrydį į savo galutinę paskirties vietą ir nevyko iš pradžių užsakytu skrydžiu?

2. Ar Oro transporto keleivių teisių reglamento 5 straipsnio 3 dalį reikia aiškinti taip, kad oro vežėjas neprivalo mokėti kompensacijų pagal Oro transporto keleivių teisių reglamento 7 straipsnį, jei oro vežėjo orlaivis atvyko į keleivio galutinę paskirties vietą 8 valandomis 19 minučių vėliau, nei planuota, dėl to, kad orlaivį, kuriuo buvo vykdomi dar keli skrydžiai prieš numatytą skrydį, apgadino žaibo smūgis, orlaiviui nutūpus oro vežėjo pasamdytos techninės priežiūros bendrovės techninis darbuotojas nustatė tik nedidelius, orlaivio veikimui poveikio neturinčius sugadinimus („*some minor findings*“), priešpaskutinis skrydis prieš numatytąjį buvo įvykdytas, bet atliekant patikrinimą prieš pakilimą paskutiniam skrydžiui prieš numatytąjį paaiškėjo, kad orlaivis kol kas negali būti naudojamas, ir dėl šios priežasties oro vežėjas pirmiau numatytą apgadintą orlaivį pakeitė kitu orlaiviu ir juo paskutinis skrydis prieš numatytąjį buvo įvykdytas vėluojant išvykti 7 valandas 40 minučių?

3. Ar Oro transporto keleivių teisių reglamento 5 straipsnio 3 dalį reikia aiškinti taip, kad oro vežėjas privalėjo pasiūlyti keleiviui perregistravimą į kitą skrydį, kuriuo jis savo galutinę paskirties vietą būtų pasiekęs 5 valandomis vėliau (ir iš tikrųjų pasiekė, nes pats savo iniciatyva registravosi į šį skrydį), ir tai yra pagrįsta priemonė (orig. p. 3), net jei oro vežėjas skrydį įvykdė pakaitiniu orlaiviu, kuriuo pakeitė nebenaudojamą orlaivį ir kuriuo keleivis būtų atvykęs į savo galutinę paskirties vietą 8 valandomis 19 minučių vėliau?

II. <...> [Bylos nagrinėjimo sustabdymas]

M o t y v a i

Ieškovas turėjo patvirtintą rezervavimą toliau nurodytam skrydžiui, kurį vykdė atsakovė:

– OE 105 iš Maljorkos Palmos (PMI; Ispanija) 2019 m. spalio 21 d. 14.30 val. į Vieną (VIE; Austrija) 2019 m. spalio 21 d. 16.50 val.

Skrydžio iš Maljorkos Palmos (PMI) į Vieną (VIE) atstumas, skaičiuojant pagal ortodrominio maršruto metodą, yra ne didesnis nei 1500 km.

Atsakovės teigimu, orlaivis, kuris iš pradžių buvo skirtas tam skrydžiui, 2019 m. spalio 21 d. buvo naudojamas toliau nurodytiems skrydžiams:

1) OE 1318 iš Vienos (VIE) 07.30 val. į Bergamą (BGY; Italija) 09.00 val. Skrydis buvo įvykdytas laiku.

2) OE 1319 iš Bergamo (BGY) 09.25 val. į Vieną (VIE) 10.55 val. Skrydžio orlaivis vėlavo išvykti 2 valandas 15 minučių, o atvykti – 2 valandas 40 minučių.

Šis orlaivis turėjo būti naudojamas ir kitiems toliau nurodytiems skrydžiams:
(orig. p. 4)

3) OE 100 iš Vienos (VIE) 11.30 val. į Maljorkos Palmą (PMI) 13.55 val. Skrydis buvo įvykdytas pakaitiniu orlaiviu, išvykimo laikas buvo atidėtas 7 valandas 40 minučių, o atvykimo – 7 valandas 41 minutę.

4) OE 105, nagrinėjamam skrydžiui. Šis skrydis buvo įvykdytas tuo pačiu pakaitiniu orlaiviu, išvykimo laikas buvo atidėtas 8 valandas 26 minutes, o atvykimo – 8 valandas 19 minučių.

Ieškovas pareikalavo, kad atsakovė sumokėtų 250,00 EUR kompensaciją su palūkanomis pagal Oro transporto keleivių teisių reglamento 5 straipsnį (1 dalies c punkto iii papunktį), siejamą su 7 straipsniu (1 dalies a punktu), o reikalavimą grindė daugiau kaip aštuonias valandas atidėtu skrydžio OE 105 orlaivio atvykimu. <...> [ieškovo argumentai, kuriuos, kiek tai bus svarbu, pakartos apeliacinės instancijos teismas]

Atsakovė <...> nurodė, kad ieškovas neatvyko skrydžiui OE 105; dėl šios priežasties Oro transporto keleivių teisių reglamentas pagal šio reglamento 3 straipsnio 2 dalies a punktą netaikomas. <...> **(orig. p. 5)** <...> [atsakovės argumentai, kuriuos, kiek tai bus svarbu, pakartos apeliacinės instancijos teismas]

Skundžiamu **sprendimu** *Bezirksgericht Schwechat*, į kurią kreiptasi kaip į pirmosios instancijos teismą, patenkino ieškinio reikalavimą ir konstatavo pirmiau pateiktame (1) klausime nurodytas aplinkybes, susijusias su ieškovo veiksmais Maljorkos Palmos (PMI) oro uoste. *Bezirksgericht Schwechat* nenustatė skrydžio atidėjimo priežasties. Teisiniu požiūriu teismas nurodė, kad bylos baigčiai neturi reikšmės tai, ar ieškovas po registracijos iš tikrųjų vyko atidėtu skrydžiu, ar ne. Teismas aiškiai padarė prielaidą, kad žaibo smūgis yra ypatinga aplinkybė, kaip tai suprantama pagal Oro transporto keleivių teisių reglamento 5 straipsnio 3 dalį, ir aptarė kelias pagrįstas priemones, kurių galėjo imtis atsakovė. Teismas, be kita ko, pasigedo byloje argumentų dėl galimybės perregistruoti keleivius į kitą skrydį iš Maljorkos Palmos (PMI) į Vieną (VIE), taip pat paaiškinimo, kodėl atsakovė negalėjo nedelsdama suorganizuoti pakaitinio orlaivio skrydžiui OE 105 iš Maljorkos Palmos (PMI). Teismas nurodė, jog atsakovė jau po žaibo smūgio apie 09.00 val. **(orig. p. 6)** galėjo pagrįstai numatyti, kad vėlesnius skrydžius į abi puses gali tekti atidėti ilgam laikui, net jei per patikrinimą galiausiai nebūtų nustatyta jokios reikšmingos žalos.

<...>

<...> [reikalavimai] <...> *Landesgericht Korneuburg*, kaip **apeliacinės instancijos teismas**, turi priimti sprendimą dėl ieškovo reikalavimų antrojoje, paskutinėje, instancijoje.

Dėl prejudicinių klausimų:

Dėl pirmojo klausimo

Oro transporto keleivių teisių reglamento 3 straipsnio 2 dalies a punkto aiškinimas šiuo konkrečiu atveju kelia dvejonių dviem aspektais.

a) Pirmą, reikia išnagrinėti, ar ieškovas laiku atvyko registruotis į skrydį. Remiantis pirmosios instancijos teismo išvadomis, ieškovas registravosi internetu ir taip gavo įlaipinimo taloną.

Viena vertus, galima teigti, kad registracijos procedūra oro vežėjui išdavus įlaipinimo taloną yra baigta. Kita vertus, galima teigti, kad vietoj atvykimo registruotis pakanka atvykti prie įlaipinimo vartų.

Galiausiai kyla klausimas, ar „nurodytas laikas“, kaip tai suprantama pagal Oro transporto keleivių teisių reglamento 3 straipsnio 2 dalies a punktą, yra skrydžio planą atitinkantis laikas, ar atidėjimo atveju turi būti taikomas tokiu atveju paskelbtas laikas. **(orig. p. 7)**

Prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiančio teismo nuomone, šiuo konkrečiu atveju pakanka, kad atsakovė būtų išsiuntusi ieškovui įlaipinimo taloną elektroniniu būdu, o ieškovas laiku pagal skrydžio planą atvykęs prie įlaipinimo vartų. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiančio teismo nuomone, keleivis neprivalo toliau laukti prie įlaipinimo vartų praėjus iš pradžių numatytam išvykimo laikui, o vėliau dar kartą atvykti prie registracijos ar įlaipinimo vartų nurodytu atidėto skrydžio laiku, bet kuriuo atveju – likus 45 minutėms iki paskelbto atidėto skrydžio išvykimo laiko.

Teisingumo Teismas iki šiol nėra nagrinėjęs šio klausimo.

b) Kitas aspektas susijęs su klausimu, ar keleivis iš tikrųjų turi būti vežamas atidėtu skrydžiu, ar teisė į kompensaciją už (ilgam laikui) atidėtą skrydį įgyjama ir tuo atveju, kai keleivis pats susiorganizuoja pakaitinį skrydį.

<...> [Vokietijos ir Austrijos jurisprudencija] <...> Abi šalys argumentus pateikė remdamosi Teisingumo Teismo 2019 m. spalio 24 d. motyvuota nutartimi byloje *easyjet Airline, C-756/18* **(orig. p. 8)**. Šis sprendimas buvo priimtas dėl prejudicinio klausimo, kaip keleivis turi įrodyti, kad atvyko registruotis.

Viena vertus, remiantis Teisingumo Teismo atsakymu galima teigti, kad ši aplinkybė turi būti įrodoma skirtingai, atsižvelgiant į tai, ar keleivis buvo vežamas atidėtu skrydžiu ar ne. Pirmuoju atveju pateikti įlaipinimo talono nereikia, antruoju atveju – reikia. Vis dėlto tas atsakymas gali būti aiškinamas ir taip, kad tuo atveju, jei oro vežėjas teigia, kad keleivis nebuvo vežamas atidėtu skrydžiu, pastarasis, pateikdamas įlaipinimo taloną, privalo įrodyti, kad atvyko registruotis laiku ir vyko atidėtu skrydžiu.

<...> [nacionalinė jurisprudencija] <...> Prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiantis teismas veikia linkęs manyti, kad teisė į kompensaciją egzistuoja neatsižvelgiant į tai, ar keleivis išvyko atidėtu skrydžiu. Šiuo konkrečiu atveju buvo galimybė vykti pakaitiniu skrydžiu, kuriuo keleivis būtų galėjęs greičiau nei atidėtu skrydžiu atvykti į galutinę paskirties vietą (**orig. p. 9**), kaip ir atsitiko. Jei keleivis nusprendžia vykti į galutinę paskirties vietą kitu būdu, užuot vykęs atidėtu skrydžiu, nepatogumų jam atsiranda, viena vertus, vien dėl ilgiau trukusio laukimo, kita vertus, dėl persiregistravimo proceso, ir šie nepatogumai jam turi būti kompensuojami išmokant kompensaciją.

Vis dėlto ne vienas Europos Sąjungos teismas į šį klausimą yra atsakęs skirtingai, todėl reikia Teisingumo Teismo nuomonės.

Dėl antrojo klausimo

Atsakovė nurodė, jog skrydis buvo atidėtas (ilgam laikui) dėl ypatingų aplinkybių, kaip tai suprantama pagal Oro transporto keleivių teisių reglamento 5 straipsnio 3 dalį, ir teigė, kad orlaivis, kuriuo turėjo būti vykdomi dar keli skrydžiai iki numatyto skrydžio, per tokį ankstesnį skrydį buvo paveiktas žaibo smūgio. Dėl šios priežasties prireikė patikrinti, o įvykdžius priešpaskutinį skrydį – ir remontuoti skrydžiams iš pradžių numatytą orlaivį. Šią aplinkybę ieškovas aiškiai ginčijo per procesą pirmojoje instancijoje, tačiau pirmosios instancijos teismas šiuo klausimu nepateikė jokių išvadų.

Vis dėlto ieškovas pirmojoje instancijoje taip pat teigė, kad žaibo smūgis bet kuriuo atveju negali būti laikomas ypatinga aplinkybe; priešingai, nei susidūrimas su paukščiu, tai veikiau yra įprasta orlaivio naudojimo rizika, nes orlaivio ir audros debesies elektrinis laukas sąveikauja, todėl orlaivis pritraukia žaibus. Šiuo klausimu ieškovas atkreipia dėmesį į mokslinius tyrimus.

Nepaisant šiuo klausimu nenustatytų faktinių aplinkybių, apeliacinės instancijos teismui priimant sprendimą konkrečiu atveju būtina išsiaiškinti, ar žaibo smūgis iš esmės gali būti ypatinga aplinkybė, vien todėl, kad teismas (**orig. p. 10**), jeigu į šį klausimą būtų atsakyta neigiamai, galėtų iš karto patvirtinti skundžiamą sprendimą ir atmesti ieškinį, neįpareigodamas pirmosios instancijos teismo nustatyti papildomas faktines aplinkybes.

Prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiantis teismas visada rėmėsi prielaida, kad žaibo smūgis yra ypatinga aplinkybė, kaip tai suprantama pagal Oro transporto keleivių teisių reglamento 5 straipsnio 3 dalį <...>. <...>

Apeliacinės instancijos teismas svarsto galimybę nukrypti nuo savo ankstesnės jurisprudencijos, atsižvelgdamas į šiuos argumentus: civilinės aviacijos srityje keleiviai visada skraidinami naudojant aerodinaminę keliamąją jėgą; trumpiau tariant, sparnai yra veikiami oro srautu. Taigi būtų galima daryti išvadą, kad atmosferos būklė yra įprastos aviacijos veiklos dalis. Dėl šios priežasties nestabilias atmosferos sąlygas, taigi ir žaibą, būtų galima laikyti įprastomis oro vežėjo veiklos sričiai; su šiomis sąlygomis susiję orlaivio sugadinimai dėl savo

pobūdžio ar atsiradimo priežasčių turėtų būti būdingi normaliai oro vežėjo veiklai, taigi skiriasi nuo susidūrimo su paukščiu (žr. 2017 m. gegužės 4 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Pešková ir Peska*, C-315/15, 24 punktą).

Atsižvelgiant į tai, kad tokiomis aplinkybėmis reikėtų mokslinių įrodymų, kuriuos apeliacinės instancijos teismas, panaikinęs skundžiamą sprendimą, pavestų surinkti pirmosios instancijos teismui, reikalingas Teisingumo Teismo išaiškinimas, ar žaibo smūgis iš esmės gali būti ypatinga aplinkybė, kaip tai suprantama pagal Oro transporto keleivių teisių reglamento 5 straipsnio 3 dalį. **(orig. p. 11)**

Dėl trečiojo klausimo

Apeliaciniame skunde atsakovė nesutinka su pirmosios instancijos teismo teisine nuomone, kad atsakovė nepateigė jokių argumentų dėl galimo ieškovo perregistravimo. Apeliantė ginčija pirmosios instancijos teismo argumentus ir teigia, kad pateikė pakankamai argumentų dėl pagrįstos priemonės: siekdama sutrumpinti skrydžio OE 105 atidėjimą, ji pakeitė anksčiau numatytą orlaivį ir pateikė pakaitinį orlaivį iš savo laivyno. Taigi ji, nors ir vėluodama, įvykdė skrydį. Atidėjus skrydį perregistravimas logiškai negalėtų būti laikomas ekonomiškai priimtina priemone, nes tai reikštų, kad atidėtas skrydis galiausiai turėtų būti vykdomas tuščiu orlaiviu, juo labiau kad visi keleiviai, kurie turėjo būti vežami šiuo skrydžiu, buvo iš anksto perregistruoti.

Ieškovas prieštarauja šiai nuomonei, kaip ir pirmosios instancijos teismas, remdamasis Teisingumo Teismo teisine pozicija 2020 m. birželio 11 d. Sprendime *Transportes Aéreos Portugueses*, C-74/19, pagal kurią oro vežėjas turi imtis visų turimų priemonių, kad užtikrintų tinkamą, patenkinamomis sąlygomis ir kuo greičiau vykdomą tiek atšauktų, tiek ir atidėtų skrydžių keleivių 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 (Sprendimo *Transportes Aéreos Portugueses*, 59 punktas). <...> **(orig. p. 12)** <...> Apeliantė išsamiau nenagrinėjo ir šio argumento ir, atrodo, laikosi pozicijos, kad įvykdžius atidėtą skrydį pakaitiniu orlaiviu buvo imtasi visų turimų priemonių.

Šios bylos faktinės aplinkybės akivaizdžiai skiriasi nuo Teisingumo Teismui byloje C-74/19 pateiktų faktinių aplinkybių. Toje byloje buvo susiklosčiusi situacija, kurioje keleivis dėl atidėto skrydžio negalėjo spėti į savo jungiamąjį skrydį, todėl į galutinę paskirties vietą atvyko gerokai vėliau; todėl bet kuriuo atveju buvo būtina perregistruoti iš praleisto jungiamojo skrydžio į pakaitinį skrydį. Teisingumo Teismas išaiškino tokiam perregistravimui taikomus Sąjungos teisės reikalavimus.

Nagrinėjamu atveju atsakovė būtų galėjusi vežti ieškovą užsakytu skrydžiu, nors ir labai vėluodama; perregistravimas nebuvo būtinas. Vis dėlto ieškovas šiuo

konkrečiu skrydžio maršrutu turėjo kitą galimybę pasiekti galutinę paskirties vietą – nors taip pat labai vėluodamas, bet gerokai anksčiau nei atidėtu atsakovės skrydžiu; atsakovė nepasiūlė ieškovui šios galimybės, jis pasinaudojo ja savo iniciatyva.

Apeliacinės instancijos teismas laikosi pozicijos, kad šis konkretus perregistravimas galėjo būti ekonomiškai priimtinas, o organizacinė našta – įveikiama. Vis dėlto šie argumentai, apeliacinės instancijos teismo nuomone, tinkami tik vertinant atskirą keleivį. **(orig. p. 13)** Visų keleivių perregistravimas į (galbūt kelis) ankstesnius skrydžius, kurių orlaiviai į galutinę paskirties vietą atvyksta anksčiau, galėtų būti galiausiai nepakeliama našta. Šiuo klausimu ši konkreti situacija skiriasi nuo situacijos, kuria buvo grindžiamas Sprendimas *Transportes Aéreos Portugueses*, nes toje byloje buvo nagrinėjamas atskiro keleivio perregistravimas į labai konkretų jungiamąjį skrydį, o ne visų keleivių, turėjusių laukti vėluojančio pakaitinio orlaivio, perregistravimas. Taigi Teisingumo Teismas nėra galutinai išaiškinęs klausimo, kurį šioje byloje turi išspręsti apeliacinės instancijos teismas, ir į šį klausimą tuo labiau nėra atsakyta Sprendimo *Transportes Aéreos Portugueses* motyvuose. Būtinai išsamesnis Teisingumo Teismo paaiškinimas, kokiais skrydžio atidėjimo atvejais yra nepagrįsta iš oro vežėjo tikėtis perregistravimo, nes tai reikštų jam nepakeliamus nuostolius.

Apeliacinės instancijos teismas turi išnagrinėti visus klausimus, kad galėtų priimti galutinį sprendimą dėl apeliacinio skundo. Atsižvelgiant į tai, ar keleivis patenka į reglamento taikymo sritį, skundžiamas sprendimas turi būti arba nedelsiant pakeistas ir ieškinio reikalavimas atmestas, arba byla turi būti nagrinėjama toliau (pirmasis klausimas). Tuo atveju, jei žaibo smūgis nėra ypatinga aplinkybė, skundžiamas sprendimas bet kuriuo atveju turi būti patvirtintas (antrasis klausimas). Atsižvelgiant į tai, ar oro vežėjui pavyko įrodyti, kad jis ėmėsi visų pagrįstų priemonių vien pavėluotai įvykdydamas skrydį pakaitiniu orlaiviu, skundžiamas sprendimas turi būti arba patvirtintas, arba pakeistas atmetant ieškinį (trečiasis klausimas).

<...> **(orig. p. 14)**

<...>