

**Byla C-336/21****Prašymas priimti prejudicinį sprendimą****Gavimo data:**

2021 m. gegužės 27 d.

**Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas:***Landesgericht Korneuburg* (Austrija)**Nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą priėmimo data:**

2021 m. gegužės 4 d.

**Apeliantė:**

L

**Kitos apeliacinio proceso šalys:**

F

BW

SW

&lt;...&gt;

*Landesgericht Korneuburg* (Kornoiburgo apygardos teismas)

&lt;...&gt;

*Landesgericht Korneuburg*, apeliacinės instancijos teismas, <...> sujungtose bylose pagal ieškovių (1) (21 C 51/20p) F\*\*\*\*\* GmbH, (2) (21 C 71/20d) B\*\*\*\*\* W\*\*\*\*\*, (3) (21 C 72/20a) S\*\*\*\*\* W\*\*\*\*\*<...> <...> ieškinius atsakovei L\*\*\*\*\* GmbH,<...> <...> nagrinėdamas atsakovės apeliacinį skundą dėl 2020 m. balandžio 29 d. *Bezirksgericht Schwechat* (Švechato apylinkės teismas) sprendimo 21 C 51/20p-11<...>, priėmė šią

**n u t a r t ĳ :**

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 taisykles (**orig. p. 2**) atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinančio Reglamentą (EEB) Nr. 295/91 (Oro transporto keleivių teisių reglamentas), 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 keleivių paskirties vietą 7 valandomis 41 minute 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 skrydis buvo įvykdytas vėluojant išvykti 7 valandas 40 minučių?**

2. Ar Oro transporto keleivių teisių reglamento 5 straipsnio 3 dalį reikia aiškinti taip, kad oro vežėjas privalėjo pasiūlyti keleiviams perregistravimą į kitą skrydį, kuriuo jų atvykimas į galutinę paskirties vietą būtų atidėtas trumpesniai laikui, net jei oro vežėjas skrydį įvykdė pakaitiniu orlaiviu, kuriuo pakeitė nebenaudojamą orlaivį ir kuriuo keleivių atvykimas į galutinę paskirties vietą buvo atidėtas ilgesniai laikui?

II. <...>[Bylos nagrinėjimo sustabdymas] (**orig. p. 3**)

### M o t y v a i

P\*\*\*\*\* S\*\*\*\*\*, antroji ieškovė ir trečioji ieškovė turėjo patvirtintą rezervavimą skrydžiui, kurį vykdė atsakovė: OE 100 iš Vienos (VIE) 2019 m. spalio 21 d. 11.30 val. į Maljorkos Palmą (PMI) 2019 m. spalio 21 d. 13.55 val.

Atsakovė įvykdė skrydį vėluodama: tikrasis išvykimo laikas buvo 19.10 val., tikrasis atvykimo laikas – 21.36 val. Suplanuotas skrydžio atstumas, skaičiuojant pagal ortodrominio maršruto metodą, yra ne didesnis nei 1500 km. P\*\*\*\*\* S\*\*\*\*\* perleido su šiuo įvykiu susijusių savo reikalavimų atsakovei teisę pirmajai ieškovei, o pastaroji šią teisę perėmė.

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:

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

4) OE 105, šio teismo byloje 22 R 258/20a arba Teisingumo Teismo byloje C-672/20 nagrinėjamam skrydžiui. (**orig. p. 4**) Šis skrydis buvo įvykdytas tuo pačiu pakaitiniu orlaiviu, išvykimo laikas buvo atidėtas 8 valandas 26 minutes, o atvykimo – 8 valandas 19 minučių.

Atskirai pateiktais ieškiniais **ieškovės** pareikalavo, kad atsakovė sumokėtų po 250,00 EUR kompensaciją <...>, ir nurodė, kad nebuvo jokių ypatingų aplinkybių. Jos neigė, kad skrydis buvo atidėtas ilgam laikui dėl žaibo smūgio. Negalima atsižvelgti į aplinkybę, jei ji įvyko dar prieš ankstesnį skrydį. Be to, atsakovė nesiėmė visų pagrįstų priemonių, kad išvengtų skrydžio atidėjimo. Ji turėjo suorganizuoti ir laiku pasiūlyti keleiviams pakaitinį orlaivį su pasirengusia įgula. Atsakovė privalo nurodyti priežastis, dėl kurių nebūtų buvę įmanoma perregistruoti keleivių.

**Atsakovė** neginčijo palūkanų skaičiavimo pradžios, bet ginčijo ieškinio reikalavimą tiek esmės, tiek sumos atžvilgiu, prašė atmesti ieškinį ir nurodė, kad rotuojamą orlaivį per ankstesnį skrydį apgadino žaibo smūgis. Atliekant nagrinėjamo skrydžio orlaivio patikrinimą prieš pakilimą (*Pre-Flight-Check*) paaiškėjo, kad padėtis dėl sugadinimų ar laikino remonto darbų per ankstesnį skrydį akivaizdžiai pablogėjo, ir pilotas nurodė remontuoti ir pakartotinai patikrinti orlaivį. Pakartotinis patikrinimas pradėtas 15.05 val. Nebuvo įmanoma numatyti, kiek laiko užtruks tikrinimo darbai. 15.07 val. buvo pasitelktas pakaitinis orlaivis, kuris 18.15 val. nusileido Vienoje. Šiuo orlaiviu galėjo būti įvykdytas atidėtas skrydis. (**orig. p. 5**)

**Skundžiamu sprendimu** pirmosios instancijos teismas patenkino ieškinio reikalavimą. *Bezirksgericht Schwechat* nenustatė skrydžio atidėjimo priežasties. 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. Iš nurodytų faktinių aplinkybių jis padarė išvadą (apibendrinus esmę), kad atsakovė nepateikė pakankamai argumentų dėl pagrįstų priemonių, kurių buvo imtasi siekiant išvengti skrydžio atidėjimo. Ji galėjo imtis pagrįstų priemonių, pavyzdžiui, perregistruoti keleivius į kitą skrydį iš Vienos į Maljorkos Palmą, panaudoti pakaitinį orlaivį iš savo laivyno ar pasinaudoti užsakomuoju skrydžiu, kad įvykdytų skrydį laiku ar bent vėluodama mažiau nei trimis valandomis. Teismas nurodė, jog atsakovė jau po žaibo smūgio apie 09.00 val. 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] (**orig. p. 6**)

*Landesgericht Korneuburg*, kaip **apeliacinės instancijos teismas**, turi priimti sprendimą dėl ieškovių reikalavimų antroje, paskutinėje, instancijoje.

Atsakovės orlaivio 2019 m. spalio 21 d. rotacija yra kelių apeliaciniame teisme nagrinėjamų bylų pagal daugelio keleivių ieškinius tai pačiai atsakovei dalykas, tarp jų ir bylos 22 R 258/20a. Šioje byloje apeliacinės instancijos teismas nusprendė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir, be šioje byloje nereikšmingo klausimo, susijusio su ES oro transporto keleivių teisių reglamento taikymo sritimi, pateikti Teisingumo Teismui rezoliucinėje dalyje nurodytus prejudicinius klausimus. Bylos nagrinėjimas atsiėmus apeliaciniį skundą jau nutrauktas. Teisingumo Teismo byloje C-672/20 nagrinėjamas prašymas priimti prejudicinį sprendimą 2021 m. balandžio 28 d. buvo atsiimtas. Dėl šios priežasties klausimai (beveik) sutampa su atsiimto prašymo priimti prejudicinį sprendimą antruoju ir trečiuoju klausimais.

Dėl **prejudicinių klausimų**:

Dėl pirmojo 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 ieškovės aiškiai ginčijo per procesą pirmojoje instancijoje, tačiau pirmosios instancijos teismas šiuo klausimu nepateikė jokių išvadų.

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. 7**) jeigu į šį klausimą būtų atsakyta neigiamai, galėtų iš karto patvirtinti skundžiamą sprendimą ir at mesti 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 (2019 m. spalio 24 d. *Landesgericht Korneuburg* sprendimas 21 R 222/19y; paskutinį kartą – 2020 m. liepos 21 d. sprendime 22 R 209/20i). Vis dėlto kiti Austrijos teismai šiuo klausimu yra nusprendę priešingai (pavyzdžiui, 2017 m. kovo 31 d. *Bezirksgericht für Handelssachen Wien* (Vienos komercinių bylų apylinkės teismas) sprendime 11 C 227/16m = R Ra 2018, 289).

Apeliacinės instancijos teismas (vis dar) 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 (**orig. p. 8**) iš esmės gali būti ypatinga aplinkybė, kaip tai suprantama pagal Oro transporto keleivių teisių reglamento 5 straipsnio 3 dalį.

#### Dėl antrojo 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 100 atidėjimą, ji pakeitė anksčiau numatytą orlaivį ir pateikė pakaitinį orlaivį iš savo orlaivių 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.

Ieškovės 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* (**orig. p. 9**), 59 punktas). <...> (pastabos dėl nacionalinio proceso)

Apeliantė išsamiau nenagrinėjo ir Sprendimo *Transportes Aéreos Portugueses* 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 galėjo vežti keleivius užsakytu skrydžiu, nors ir labai vėluodama; perregistravimas nebuvo būtinas. Kol kas (kitaip, nei šio teismo byloje <...> arba Teisingumo Teismo byloje C-672/20-L) neaišku, ar konkrečiu skrydžio maršrutu būtų buvusi kita galimybė pasiekti galutinę paskirties vietą – nors taip pat labai vėluojant, bet gerokai anksčiau nei atidėtu atsakovės skrydžiu (**orig. p. 10**); tuo atveju, jei perregistravimas būtų reikšmingas, pirmosios instancijos teismas turėtų išnagrinėti ir šį klausimą.

Apeliacinės instancijos teismas (toliau) 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. 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 ir Sprendimo *Transportes Aéreos Portugueses* motyvuose.

Apeliacinės instancijos teismas turi išnagrinėti abu klausimus, kad galėtų priimti galutinį sprendimą dėl apeliacinio skundo. Tuo atveju, jei žaibo smūgis nėra ypatinga aplinkybė, skundžiamas sprendimas bet kuriuo atveju turi būti patvirtintas; jei žaibo smūgis yra ypatinga aplinkybė, pirmosios instancijos teismas turi išnagrinėti, ar skrydis buvo atidėtas ilgam laikui dėl žaibo smūgio (pirmasis 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 (antrasis klausimas). (**orig. p. 11**)

II. <...> (Bylos nagrinėjimas stabdomas)

*Landesgericht Korneuburg, 22-oji kolegija*

2021 m. gegužės 4 d., Kornoiburgas

<...>