

**Byla C-589/20****Prašymas priimti prejudicinį sprendimą****Gavimo data:**

2020 m. lapkričio 10 d.

**Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas:**

*Landesgericht Korneuburg* (Austrija)

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

2020 m. rugsėjo 15 d.

**Ieškovė ir apeliantė:**

JR

**Atsakovė ir kita apeliacinio proceso šalis:**

*Austrian Airlines AG*

---

**AUSTRIJOS RESPUBLIKA**

***Landesgericht Korneuburg*** (Kornoiburgo apygardos teismas) <...>

*Landesgericht Korneuburg* (apeliacinės instancijos teismas) <...> byloje pagal ieškovės JR <...> ieškinį atsakovei ***Austrian Airlines AG***, <...> Vienos oro uostas, <...> dėl 4 675 EUR sumos ir palūkanų bei bylinėjimosi išlaidų, nagrinėdamas ieškovės apeliacinį skundą dėl 2020 m. kovo 15 d. *Bezirksgericht Schwechat* (Švechato apylinkės teismas) sprendimo <...>, uždarame posėdyje priėmė šią

**n u t a r t ĳ :**

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

1. Ar 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 dalis turi būti aiškinama taip, **kad sąvoka** (orig. p. 2) „nelaimingas atsitikimas“, **kaip tai suprantama pagal šią**

nuostata, apima situaciją, kai išlipdamas iš orlaivio keleivis be jokios nustatytos priežasties nukrenta ir susižaloja paskutiniame mobiliojo trapo trečdalyje ir keleivį sužaloja ne daiktas, naudojamas teikiant keleiviams paslaugą, kaip tai apibrėžta 2019 m. gruodžio 19 d. Teisingumo Teismo sprendime byloje C-532/18, o trapas nebuvo sugadintas ir visų pirma nebuvo slidus?

2. Ar 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, 20 straipsnis turi būti aiškinamas taip, kad netaikoma visiškai jokia oro vežėjo atsakomybė, jei egzistuoja 1 punkte aprašytos aplinkybės, o keleivis krisdamas nesilaikė trapo turėklų?

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

### M o t y v a i

Ieškovė su atsakove sudarė vežimo oru sutartį. 2019 m. gegužės 30 d. kartu su savo sutuoktiniu AK ir dvejų metų sūnumi ji skrido <...> iš Salonikų į Vieną. Skrydį vykdė atsakovė. (orig. p. 3)

Ieškovė kartu su šeima pirmiausia palaukė, kol bus išlaipinti kiti keleiviai. Ji buvo viena iš paskutinių iš orlaivio išlipusių keleivių. Keleiviams išlipti orlaivio gale ir priekyje buvo pastatyta po mobilųjį trapą. Ieškovė su šeima išlipo orlaivio priekyje buvusiu trapu. Prieš juos šiuo trapu išlipo apie 60 keleivių. Iš šių maždaug 60 asmenų nė vienas nepaslydo ir nepasiskundė, kad trapas kurioje nors vietoje būtų slidus.

Trapas orlaivio priekyje buvo pagamintas iš metalo, nebuvo uždengtas. Trapo pakopos buvo iš gruoblėtos skardos, pakankamai plačios, kad vienu metu vienas šalia kito galėtų žemyn lipti du asmenys. Abiejose trapo pusėse buvo turėklai. Trapas buvo nepriekaištingos būklės, be jokių defektų, nesugadintas. Trapo pakopos buvo drėgnos, nes prieš tai buvo paliję, tačiau neslidžios. Išlipant nelijo. Ant trapo pakopų nebuvo nei aliejiingo skysčio, nei tepalų, be to, jų paviršius nebuvo kaip nors iš esmės užterštas. Tik ant paskutinių trijų pakopų buvo pavienių nežinomos konsistencijos purvo taškų. Nenustatyta nei kad ant pakopų būtų prilipę kramtomosios gumos, nei kad šie nedideli nešvarumai būtų buvę slidūs. Gruoblėtas pakopų paviršius ypač gerai apsaugo nuo slydimo. Vienos Švechato oro uoste tokie trapai naudojami nuolat. Vienos Švechato oro uoste dengtų trapų nėra. Tai sertifikuota, TÜV (Techninės patikros asociacija) tikrinama įranga. (orig. p. 4)

Pirmas išlipo AK, abiejose rankose laikydamas po rankinio bagažo vienetą su ratukais. Ieškovė dešinėje rankoje laikė rankinę, o kairiąja buvo paėmusi sūnų. AK apatiniame trapo trečdalyje vos negriuvo, bet išsilaikė neparkritęs. Ieškovė matė, kaip tai nutiko, bet galiausiai pati parkrito toje pačioje vietoje, kurioje vos nepargriuvo jos sutuoktinis, ir kairiuoju dilbiu trenkėsi į pakopos briauną. Nei AK,

nei ieškovė nesinaudojo turėklais. Ieškovė krisdama patyrė kairiojo dilbio lūžį, ant sėdmenų susidarė hematoma. Nenustatyta, kodėl ieškovė parkrito.

**Ieškovė** reikalauja sumokėti 4 675 EUR ir 4 % palūkanas nuo 2019 m. rugpjūčio 10 d. ir šį reikalavimą iš esmės grindžia argumentu, jog trapo paviršius buvo toks lygus, kad pirma slystelėjo ir žemyn per kelias pakopas nuslydo, bet nesusižalojo jos sutuoktinis. Ji pastebėjo šį incidentą, todėl paėmė savo dvejų metų sūnų ant rankos, kad jis nepaslystų. Tuomet ji labai atsargiai lipo pakopomis žemyn. Nepaisant to, ji slystelėjo tame pačiame aukštyje ar ant tos pačios pakopos, ant kurios pirma slystelėjo ir jos sutuoktinis. Taigi atsakovės pateiktas naudotis trapas visiškai neatitiko atsakovės sutartinės pareigos apsaugoti keleivius ir užtikrinti būtiną eismo saugumą, nes, nepaisant ypač atsargaus elgesio, buvo, kaip nurodyta byloje, paslysta. Nepaisydama drėgno oro ir dulksnos atsakovė pateikė naudotis neuždengtą trapą, todėl paslydimo ant jo rizika (**orig. p. 5**) buvo didesnė jau vien dėl drėgmės. Be to, ant pakopos, ant kurios ji paslydo, buvo aliejingo skysčio arba tepalų. Vežimo sutarties sudarymas lemia papildomą šalia kitų sutarties pareigų transporto priemonės operatoriaus pareigą užtikrinti keleivių saugumą ir jų fizinę neliečiamybę. Remiantis suformuota jurisprudencija, aptariama pareiga apsaugoti ir pasirūpinti taip pat apima pareigą išlaikyti tokią įlaipinimo į transporto priemonę ar išlaipinimo iš jos būklę, kuri leistų keleiviams saugiai ja naudotis. Atsakovė šių pareigų neįvykdė. Vadovaujantis įprastais standartais, išlipant iš orlaivio atvirame ore pateikiami naudotis dengti ir jokių būdu aliejingu skysčiu ar tepalais neužteršti trapai. Dėl šios priežasties atsakovė yra atsakinga už kilusią žalą bet kokių įmanomu teisiniu pagrindu ir privalės pateikti nurodomo kaltės nebuvimo įrodymus pagal (Austrijos) *Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch* (Bendrasis civilinis kodeksas, toliau – ABGB) 1298 straipsnį. Ieškovė reikalauja sumokėti atitinkamą 3 500 EUR dydžio *pretium doloris*, kompensuoti išlaidas už pagalbą namuose, kurias sudaro iš viso 75 valandos po 15 EUR, t. y. 1 125 EUR, ir 50 EUR dydžio papildomas išlaidas.

**Atsakovė** nesutinka su ieškinio reikalavimu, prašo atmesti ieškinį ir, apibendrinus jos argumentus, teigia, kad trapo pakopų paviršius yra perforuotas arba su grioveliais, todėl bet koks vanduo greitai nuteka ir taip beveik nedelsiant gali būti užtikrinamas sausas pakopų paviršius. Naudojant tokius trapus sumažinamas pavojus paslysti. Trapas ir pakopų paviršius buvo nepriekaištingos (**orig. p. 6**) techninės būklės, paviršius nebuvo lygus. Jai negali būti priekaištaujama dėl sutartimi nustatytos pareigos laikytis apsaugos ir atidumo reikalavimų pažeidimo, taip pat negali būti taikoma deliktinė atsakomybė. Be to, atsakovė, taip pat Vienos oro uostas neveikė neteisėtai ir nepadare nusižengimo. Bet kuriuo atveju būtų buvę galima tikėtis, kad ieškovė naudosis trapo turėklais, ypač pastebėjusi, kad jos sutuoktinis vos neparkrito. Negalima atmesti galimybės, jog ji parkrito būtent todėl, kad ant rankų ar rankoje laikė savo sūnų. Ji (atsakovė) taip pat nepažeidė jokių antrinių pareigų pagal sutartį. Ieškovė turėjo galimybę saugiai naudotis trapu. Nepaisydama gydytojo nurodymo ir konsultacijos, ieškovė atsisakė operatyvaus tolesnio gydymo netoliese esančioje ligoninėje. Vietoj to ji grįžo į Linčą, kur, atrodo, į gydytoją kreipėsi tik vėlyvą 2019 m. gegužės 30 d. vakarą. Neatmestina, kad dėl uždelsto gydymo ieškovės sužalojimai pasunkėjo ar kad

būtent tada atsirado nurodytas sužalojimo intensyvumas. Taip ieškovė neįvykdė savo pareigos sumažinti žalą.

Bylą pirmąją instancija nagrinėjęs *Bezirksgericht Schwechat* skundžiamu **sprendimu** atmetė visus ieškinio reikalavimus. Remdamasis pirmiau nurodytomis nustatytomis faktinėmis aplinkybėmis, teisiniu požiūriu jis padarė išvadą, kad pagal ABGB 1295 straipsnio 1 dalį neteisėtumą galėjo nulemti sutartinės arba deliktinės pareigos pažeidimas. Nustatant sutartines pareigas svarbus (**orig. p. 7**) konkretus susitarimas. Neteisėtas yra tiek pagrindinių, tiek numanomų su paslaugų teikimu susijusių pareigų (apsauga, rūpestingumas, informavimas) pažeidimas. Sudarius vežimo oru sutartį kyla sutartinė oro vežėjo veiklos vykdytojų pareiga užtikrinti keleivių saugą. Ši sutartinė numanoma sąlyga taip pat apima saugaus įlaipinimo į orlaivį ir išlaipinimo iš jo užtikrinimą. Vis dėlto pagal suformuotą jurisprudenciją su eismo saugumu susijusios pareigos neturėtų būti išplėstos taip, kad praktiškai prilygtų teisės aktuose nenustatyta, nepriklausomai nuo kaltės kylančiai atsakomybei. Taigi pareigos užtikrinti eismo saugumą turėtojas turi imtis tik tokių priemonių, kurių pagrįstai galima reikalauti vadovaujantis bendrąja praktika. Bet kuriuo atveju naudojant ypač neslidų paviršių pakankamai pasirūpinama tuo, kad eismo dalyviai nesusižalotų. Stogu uždengto trapo negali būti reikalaujama. Dėl šios priežasties atsakovė nepažeidė pareigos užtikrinti eismo saugumą. Be to, visi pėstieji privalo žiūrėti sau po kojomis. Prieš parkrisdama pastebėjusi, kaip jos sutuoktinis šioje vietoje vos neparkrito, ieškovė akivaizdžiai nesiėmė priemonių, kad neparkristų ir pati. Būtų buvę pagrįsta tikėtis, kad ji stabtelės ir laikysis turėklų. Ji taip pat būtų galėjusi prašyti sutuoktinio pagalbos. Tai, kad ji nesilaikė turėklų, nors pavojus jau buvo matyti, vertintina kaip daugiausia jos pačios kaltė. (**orig. p. 8**)

Dėl šio sprendimo ieškovė **pateikė apeliacinį skundą** prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiančiam teismui, reikalaudama pakeisti skundžiamą sprendimą ir tenkinti visus ieškinio reikalavimus. Apeliantė iš esmės teigia, jog atsakovės atsakomybė kyla jau vien dėl to, kad ji nenaudojo dengto trapo. Ji nepateikė kaltę paneigiančių įrodymų, kuriuos privalėjo pateikti. Be to, ieškovė neprivalėjo tikėtis, jog trapas bus toks slidus, kad ji parkris nepaisant to, kad lipo ypač atsargiai. Todėl nėra ir pagrindo manyti, kad kaltė – bendra.

**Atsiliepime į apeliacinį skundą** atsakovė iš esmės teigia, kad dengto trapo iš atsakovės negali būti reikalaujama. Naudodama nedengtą trapą ji nepažeidė pareigos užtikrinti eismo saugumą. Pareiga užtikrinti eismo saugumą negali būti išplėsta, ji turi neviršyti to, kas yra pagrįstai reikalinga.

Prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiantis teismas, kaip **apeliacinė instancija**, turi priimti sprendimą dėl ieškovės reikalavimų antrojeje, paskutinėje instancijoje.

(Procesiniai klausimai) <...> (**orig. p. 9**) <...>

<...>

Dėl **prejudicinių klausimų** pirmiausia reikia pažymėti, jog ir pirmosios instancijos teismas, ir šios bylos šalys neatsižvelgė į tai, kad atsakovės atsakomybė turi būti vertinama pagal Konvenciją dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo (Monrealio konvencija). Ši konvencija taikoma dėl to, kad skrydžio orlaivio išvykimo ir paskirties vietos yra skirtingose susitariančioiose valstybėse (**orig. p. 10**) (Graikija, Austrija), todėl vežimas yra tarptautinis, kaip tai suprantama pagal Monrealio konvencijos 1 straipsnį.

Europos Bendrija pasirašė Monrealio konvenciją 1999 m. gruodžio 9 d. ir savo vardu patvirtino 2001 m. balandžio 5 d. Tarybos sprendimu 2001/539/EB. (Todėl konvencija yra sudėtinė Sąjungos teisinės sistemos dalis, o Teisingumo Teismas turi jurisdikciją priimti prejudicinį sprendimą dėl jos išaiškinimo (Teisingumo Teismo sprendimo byloje C-6/14 33 punktas; <...>).

### Dėl pirmojo klausimo

Pagal Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalį 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 – nagrinėjamas ieškinio reikalavimas jos nesiekia – nepriklausomai nuo jo kaltės, o neįgdamas savo atsakomybę jis gali remtis tik daline kalte dėl žalos atsiradimo pagal Monrealio konvencijos 20 straipsnį.

Atsakomybės atsiradimo sąlyga pagal Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalį yra „nelaimingas atsitikimas“, kuris buvo kūno sužalojimo (gyvybės atėmimo ar sužalojimo) priežastis; nelaimingas atsitikimas turi būti *conditio sine qua non* žalos atveju. Taigi, remiantis konvencijos tekstu, lemiamas veiksnys yra „nelaimingas atsitikimas“. Nei Monrealio konvencijoje, nei ankstesnėje Varšuvos konvencijoje ši sąvoka neapibrėžta. Pagal jurisprudenciją, susijusią su Varšuvos konvencija (**orig. p. 11**), tai yra staigus, išorinio poveikio nulemtas įvykis, dėl kurio keleivis žūsta arba yra sužeidžiamas. Atitinkamas asmuo žalą patiria jam pačiam netikėtai <...>.

Nagrinėjamu atveju ieškovė patyrė kūno sužalojimą, nes išlipdama parkrito apatiniame mobiliojo trapo trečdalyje dėl nenustatomos priežasties, esant nepriekaištingai trapo būklei. Kyla klausimas, ar sąvoka „nelaimingas atsitikimas“, kaip ji suprantama pagal Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalį, apima minėtą įvykį.

Teisingumo Teismas savo 2019 m. gruodžio 19 d. sprendime byloje C-532/18 nurodė:

Kadangi Monrealio konvencijoje nėra pateikta sąvokos „nelaimingas atsitikimas“ apibrėžimo, reikia remtis įprasta šios sąvokos reikšme atsižvelgiant į šios konvencijos dalyką ir ja siekiamą tikslą.

Pagal įprastą „nelaimingo atsitikimo“ sąvokos reikšmę jis suprantamas kaip nenumatytas žalą sukėlus netyčinis įvykis.

Vežėjo atsakomybės siejimas su sąlyga, kad žala turi kilti dėl skrydžiams tipiškos rizikos, arba su tuo, kad yra ryšys tarp „nelaimingo atsitikimo“ ir orlaivio naudojimo ar judėjimo, neatitinka nei sąvokos „nelaimingas atsitikimas“, numatytos Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalyje, reikšmės, nei ja siekiamų tikslų. Oro vežėjams tenkančios žalos atlyginimo pareigos taikymas tik dėl nelaimingų atsitikimų, susijusių su skrydžiams tipiška rizika, (orig. p. 12) nėra būtinas siekiant išvengti pernelyg didelės oro vežėjams tenkančios žalos atlyginimo naštos. Iš tiesų šie vežėjai gali išvengti atsakomybės ar ją riboti (34, 35, 41 ir 42 punktai). Taigi, šiame sprendime Teisingumo Teismas padarė išvadą, kad sąvoka „nelaimingas atsitikimas“, kaip ji suprantama pagal šią nuostatą (Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalis), apima visas orlaivyje susiklostančias situacijas, kai daiktas, naudojamas teikiant keleiviams paslaugą, sužaloja keleivį, ir nereikia aiškintis, ar šias situacijas lemia skrydžiams tipiška rizika.

Taigi pagal pirmiau nurodytą Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalies nuostatą tai turi būti taikoma ir situacijoms, kurios, kaip nagrinėjama, susiklostė orlaivyje arba įlaipinimo ar išlaipinimo veiksmų metu.

Vis dėlto nagrinėjamos faktinės aplinkybės skiriasi nuo tų, kuriomis grindžiamas sprendimas C-532/18, tuo, kad šiuo atveju ieškovė parkrito ir susižalojo ne dėl daikto, naudojamo teikiant keleiviams paslaugą, be to, nebuvo jokių kitų atsakomybės priskyrimo atsakovei pagrindų, visų pirma prastos trapo būklės, taip pat nebuvo pažeista pareiga pasirūpinti ar užtikrinti eismo saugumą.

### **Dėl antrojo klausimo**

Monrealio konvencijos 20 straipsnyje nustatyta, kad vežėjas visiškai ar iš dalies atleidžiamas nuo atsakomybės keleiviui, jeigu įrodo, kad žalos priežastis buvo arba ją lėmė neteisėtas keleivio veikimas arba neveikimas ar net neatsargumas. (orig. p. 13)

Nagrinėjamu atveju ieškovė, nors ir matė, kaip jos sutuoktinis „vos neparkrito“, nesilaikė už esamo turėklo. Todėl ji negalėjo išsilaikyti neparkritusi. Todėl ieškovė buvo bent jau iš dalies pati kalta dėl savo kritimo. Atsižvelgiant į tai, kad trapas buvo nepriekaištingos būklės – t. y. be defektų, neapgadinti, taip pat neslidūs, o ieškovės sužalojimų negalėjo sukelti ir keleivių vežimo paslaugoms teikti naudojamas daiktas, taigi, nebuvo atsakomybės priskyrimo atsakovei pagrindų (išskyrus aplinkybę, kad parkrista išlipant iš orlaivio) arba jie buvo tik antraeilės svarbos ieškovės dalinės kaltės atžvilgiu, taip pat kyla klausimas, ar ieškovės dalinė kaltė taip nustumia į antrą planą galimą atsakovės, kuri negali būti

kaltinama neatsargumu ar pareigos užtikrinti eismo saugumą pažeidimu, atsakomybę pagal Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalį, kad atsakomybė apskritai išnyksta.

Atsižvelgiant į tai, kad Europos Sąjungos Teisingumo Teismo jurisprudencijoje šie klausimai, kiek žinoma prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiančiam teismui, dar nėra galutinai išaiškinti, juos reikia pateikti Europos Sąjungos Teisingumo Teismui, kad šis priimtų prejudicinį sprendimą.

<...>

DARBINIS VERTINIMAS