

Byla C-411/23

Prašymo priimti prejudicinį sprendimą santrauka pagal Teisingumo Teismo procedūros reglamento 98 straipsnio 1 dalį

Gavimo data:

2023 m. liepos 3 d.

Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas:

Sąd Okręgowy w Warszawie (Lenkija)

Nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą priėmimo data:

2023 m. gegužės 26 d.

Ieškovė:

D. SA

Atsakovė:

P. SA

Pagrindinės bylos dalykas

Ieškinys dėl 600 EUR kompensacijos už skrydžio atidėjimą daugiau nei trims valandoms pagal Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnį

Prašymo priimti prejudicinį sprendimą dalykas ir teisinis pagrindas

Sąvokų „ypatingos aplinkybės“ ir „netikėtai atsiradę trūkumai“ aiškinimas skrydžio atidėjimo dėl orlaivio variklio konstrukcijos defekto, apie kurio galimą atsiradimą vežėjas buvo iš anksto įspėtas, kontekste – Prevencinių veiksmų, kurių vežėjas turi imtis kaip „visų pagrįstų priemonių“, kad būtų atleistas nuo pareigos mokėti kompensaciją už skrydžio atidėjimą, apimtis – Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 267 straipsnis

Prejudiciniai klausimai

1. Ar orlaivio variklio konstrukcijos defektas, apie kurį pranešė gamintojas, yra „ypatinga aplinkybė“ ir ar jis patenka į sąvoką „netikėtai atsiradę trūkumai“, kaip

tai suprantama pagal 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 261/2004, nustatančio bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinancio Reglamentą (EEB) Nr. 295/91, 14 ir 15 konstatuojamąsias dalis, jei vežėjas apie galimą konstrukcijos defektą žinojo likus keliems mėnesiams iki skrydžio?

2. Jeigu pirmajame klausime nurodytas variklio konstrukcijos defektas yra „ypatinga aplinkybė“, kaip tai suprantama pagal 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 261/2004, nustatančio bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinancio Reglamentą (EEB) Nr. 295/91, 14 ir 15 konstatuojamąsias dalis, ar imantis „visų pagrįstų priemonių“, kaip numatyta Reglamento Nr. 261/2004 14 konstatuojamojoje dalyje ir 5 straipsnio 3 dalyje, reikia tikėtis, kad oro vežėjas, atsižvelgdamas į galimą orlaivio variklio konstrukcijos defekto nustatymą, siekdamas paruošti pakaitinius orlaivius imsis prevencinių veiksmų, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį, kad būtų atleistas nuo pareigos mokėti šio reglamento 5 straipsnio 1 dalies c punkte ir 7 straipsnio 1 dalyje nustatytą kompensaciją?

Nurodytos Sąjungos teisės nuostatos

2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 261/2004, nustatančio bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinancio Reglamentą (EEB) Nr. 295/91, 14 ir 15 konstatuojamosios dalys, 5 straipsnio 1 dalis, 3 ir 7 straipsniai

Nurodyta Sąjungos jurisprudencija

Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas cituoja šiuos Teisingumo Teismo sprendimus (arba jais remiasi):

- 2008 m. gruodžio 22 d. Sprendimo *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, 21, 23, 24, 25 ir 26 punktai;
- 2009 m. lapkričio 19 d. Sprendimo *Sturgeon ir kt.*, C-402/07 ir C-432/07, EU:C:2009:716, 61 ir 69 punktai;
- 2011 m. gegužės 12 d. Sprendimo *Eglītis ir Ratnieks*, C-294/10, EU:C:2011:303, 25 ir 30 punktai;
- 2013 m. sausio 31 d. Sprendimo *McDonagh*, C-12/11, EU:C:2013:43, 29 ir 38 punktai;

- 2015 m. rugsėjo 17 d. Sprendimo *van der Lans*, C-257/14, EU:C:2015:618, 36, 37, 38, 41 ir 43 punktai;
- 2017 m. gegužės 4 d. Sprendimo *Pešková ir Peška*, C-315/15, EU:C:2017:342, 20, 21, 22, 28 ir 29 punktai;
- 2019 m. balandžio 4 d. Sprendimas *Germanwings*, C-501/17, EU:C:2019:288;
- 2020 m. kovo 12 d. Sprendimo *Finnair*, C-832/18, EU:C:2020:204, rezoliucinės dalies 2 punktas;
- 2021 m. kovo 23 d. Sprendimo *Airhelp*, C-28/20, EU:C:2021:226, 22 punktas.

Be to, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas nurodo generalinės advokatės L. Medina išvadą sujungtose bylose *TAP Portugal (Antrojo piloto mirtis)*, C-156/22–C-158/22, EU:C:2023:91, 30, 46 ir 58 punktus.

Glaustas faktinių aplinkybių ir proceso pagrindinėje byloje aprašymas

- 1 2018 m. liepos 2 d. J. D. (keleivis) sudarė su P. S.A. (oro vežėja) vežimo maršrutu K–Č [Krokuva–Čikaga] sutartį. Sutartyje numatytas skrydis vyko tą pačią dieną. Skrydis buvo atidėtas ir keleivis į paskirties oro uostą atvyko praėjus daugiau nei 3 valandoms nuo numatyto atvykimo laiko. 2018 m. liepos 18 d. J. D., kaip reikalavimo perleidėjas, ir P./R/ S.A., kaip reikalavimo perėmėja, sudarė reikalavimo perleidimo sutartį, pagal kurią keleivis perleido teisių perėmėjai savo reikalavimą dėl atidėto skrydžio. 2019 m. kovo 29 d. pateiktu ieškiniu D. S.A. (ankstesnis pavadinimas – P./R/ S.A.) prašė priteisti iš oro vežėjos 600 EUR sumą ir įstatymuose numatytas palūkanas, skaičiuojamas iki sumokėjimo dienos.
- 2 Atsakydama į ieškinį, vežėja atsakė prašė atmesti ieškinį. Vežėja pripažino, kad skrydis buvo atidėtas. Ji paaiškino, kad transatlantinius skrydžius vykdančiuose orlaiviuose įrengtuose R. markės varikliuose buvo konstrukcijos defektų, bet ji ėmėsi priemonių, kad sumažintų numatytų skrydžių nereguliarumą, tad atsakomybė už skrydžio atidėjimą jai netaikoma.
- 3 2018 m. balandžio mėn. vežėja atsakė gavo iš R. variklių gamintojo informaciją, numatančią po B. orlaiviuose sumontuotų variklių konstrukcijos defekto atskleidimo tam tikrų šių orlaivių naudojimo apribojimų. Defektas buvo susijęs su kompresoriaus mentėmis. 2018 m. birželio 28 d. orlaivio, kuriuo 2018 m. liepos 2 d. turėjo būti vykdomas skrydis, jos vykdyto skrydžio metu stebėjimo sistema užfiksavo variklio veikimo sutrikimų. Nustatius variklio pompažą, buvo atlikta vizualinė ir boroskopinė kompresoriaus apžiūra. Variklis buvo pripažintas sugedusiu, išmontuotas ir išsiųstas remontuoti. Dėl veikiančių atsarginių variklių trūkumo – tai buvo visuotinė problema, nes gamintojas nepagamino pakankamo skaičiaus atsarginių variklių – variklį pakeisti buvo galima tik 2018 m. liepos 5 d., o orlaivis grąžintas eksploatuoti 2018 m. liepos 7 d.

- 4 Dėl pirmiau aprašytų aplinkybių vežėja atsakovė nusprendė skrydį vykdyti kitu, tinkamu eksploatuoti orlaiviu, bet jis į Č. oro uostą atvyko pavėlavęs dėl staigaus tvarkaraščio pakeitimo. Skrydis buvo atidėtas daugiau nei trims valandoms.
- 5 Nuo 2018 m. balandžio mėn., kai buvo atskleistas minėtas variklių konstrukcijos defektas, vežėja atsakovė ne kartą kreipėsi į įvairius kitus vežėjus dėl papildomų orlaivių nuomos.
- 6 2021 m. gruodžio 3 d. sprendimu pirmosios instancijos teismas atmetė ieškinį, nes nusprendė, kad buvo įrodytos Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalyje nustatytos nuo atsakomybės atleidžiančios aplinkybės, ir šiuo klausimu rėmėsi šio prašymo priimti prejudicinį sprendimą 3 ir 5 punktuose nurodytais aspektais, visų pirma pabrėždamas, kad tiesioginė skrydžio atidėjimo priežastis buvo variklio gamybinis defektas ir kad vežėja atsakovė ėmėsi visų įmanomų protingų priemonių siekdama organizuoti pakaitinį orlaivį.
- 7 Šiuo atžvilgiu pirmosios instancijos teismas pažymėjo, kad orlaivio gamyklinis defektas negali būti laikomas nei tipiniu defektu, kuris turėjo būti nustatytas pakankamai anksčiau, nei defektu, atsirandančiu eksploatuojant orlaivį. Šio įvykio negalima buvo numatyti, jis kėlė pavojų skrydžio saugumui ir orlaivį naudojant įprastai įvyko staiga. Teismo nuomone, vežėja, laikydama iš variklio gamintojo gautų rekomendacijų, elgėsi teisingai, profesionaliai ir įrodė, kad orlaivio priežiūra buvo atliekama pagal reikalaujamą techninės apžiūros programą.
- 8 Pirmosios instancijos teismas sutiko, kad vežėja atsakovė negalėjo išspręsti kilusios problemos dėl to, kad tai buvo visuotinė problema, ir kad galimas lėktuvų parko padvigubinimas arba kelių atsarginių orlaivių turėjimas būtų lėmęs bendrovės likvidumo trūkumą. Variklių gamintojas dėl gamybos pajėgumų stokos negalėjo pakeisti visų sugedusių variklių visiems vežėjams, o vežėja atsakovė neturėjo pakankamai laiko pertvarkyti visą savo skrydžių tinklą.
- 9 Ieškovė *D. S.A.* pateikė apeliacinį skundą dėl 2021 m. gruodžio 3 d. sprendimo, nurodė, kad buvo klaidingai įvertintos faktinės aplinkybės, ir užginčijo teiginius, kad tiesioginė skrydžio atidėjimo priežastis buvo ypatinga aplinkybė – variklio konstrukcijos defektas, kad vežėja atsakovė ėmėsi visų pagrįstų priemonių, siekdama išvengti skrydžio atidėjimo, kad R. variklių problema 2018 m. buvo nauja problema, apie kurią vežėja anksčiau nežinojo, ir kad atsakovė neturėjo pakankamai laiko pakeisti visą skrydžių tinklo tvarkaraštį. *D. S.A.* nuomone, byloje nebuvo jokių ypatingų aplinkybių, atleidžiančių vežėją nuo atsakomybės už skrydžio atidėjimą ilgam laikui.

Glaustas prašymo priimti prejudicinį sprendimą pagrindimas

- 10 Ginčas susijęs su sąvokų „ypatingos aplinkybės“ ir „netikėtai atsiradę trūkumai“ aiškinimu kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 14 ir 15 konstatuojamąsias dalis, atsižvelgiant į visuotinį orlaivio variklio projekto defektą. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas remiasi

Teisingumo Teismo jurisprudencija ir cituoja sprendimą byloje C-315/15 (20 punktas), pagal kurį oro vežėjas atleidžiamas nuo pareigos mokėti keleiviams reglamento 7 straipsnyje numatytą kompensaciją, jei gali įrodyti, kad skrydis atšauktas arba atvykimas atidėtas trims ar daugiau valandų dėl ypatingų aplinkybių, kurių nebūtų buvę galima išvengti net ėmusi visų pagrįstų priemonių.

- 11 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas nurodo, be kita ko, remdamasis sprendimu byloje C-257/14 (36 ir 38 punktai), kad tam tikros techninės problemos gali būti priskirtos prie ypatingų aplinkybių, pvz., kai oro vežėjo lėktuvų parką sudarančių lėktuvų konstruktorius pastebėtų, kad skrydžiams naudojami lėktuvai turi skrydžių saugumui pavojų keliantį paslėptą gamybos defektą. Todėl orlaivio techninės problemos gali būti priskiriamos prie netikėtai atsiradusių trūkumų, galinčių turėti įtakos skrydžių saugumui, jeigu jos kvalifikuojamos kaip įvykiai, kurie neįeina į įprastą atitinkamos oro transporto bendrovės veiklą ir kurių dėl jų pobūdžio ar šaltinio negalima veiksmingai kontroliuoti.
- 12 Šioje byloje paslėptas variklio defektas yra įvykis, nepriklausantis nuo skrydį vykdančios oro vežėjos. Vis dėlto kyla abejonių, ar į sąvokų „ypatingos aplinkybės“ ir „netikėtai atsiradę trūkumai“ taikymo sritį patenka ir gamybos defektas, apie kurio atsiradimą buvo tarsi pranešta, todėl tam tikra prasme jį buvo galima numatyti. Taigi, siekiant įvertinti šią prielaidą, reikia įvertinti, kiek tikėtina, kad oro vežėja galėjo numatyti paslėpto variklio defekto atsiradimą bei atskleidimą ir paties įvykio pasekmes.
- 13 Šioje byloje kalbama apie variklio gamybos defektą, apie kurį gamintojas vis dėlto pranešė. 2018 m. balandžio mėn. oro vežėja iš variklių gamintojo gavo informaciją, kad nustatytas variklių projekto defektas. Vis dėlto defektas nebūtinai turėjo pasireikšti, nes kompresoriaus mentės įtrūkimas buvo nustatomas ne per kiekvieną apžiūrą. Gamintojas nerekomendavo nedelsiant nutraukti visų orlaivių eksploatavimą ir nenurodė, kad orlaiviai negalėtų būti naudojami skrydžiams. Aptariamasis skrydis vyko 2018 m. liepos 2 d., o šio konkretaus orlaivio, skirto skrydžiui tą dieną vykdyti, defektas nustatytas 2018 m. birželio 28 d. Todėl reikia atsakyti į klausimą, ar šio defekto vežėja nekontroliavo, kiek tai susiję su galimybe jį numatyti. Buvo galima tik daryti prielaidą, kad tam tikroje dalyje variklių bus nustatytas gedimas, dėl kurio jie taps netinkami naudoti. Šiuo konkrečiu atveju nebuvo įmanoma iš tikrųjų numatyti gedimo atsiradimo.
- 14 Pažymėtina, kad oro vežėjai, vykdydami savo veiklą, privalo laikytis griežtų techninių ir administracinių procedūrų. Tai taikoma ir orlaivių techninėms problemoms, nepriklausomai nuo jų priežasties. Oro vežėjas turi būti numatęs atitinkamas procedūras arba, jei tokių procedūrų nėra, pavyzdžiui, dėl įvykio specifikos, imtis visų būtinų, įmanomų ir pagrįstų priemonių, kad užkirstų kelią įvykiui, dėl kurio gali būti atidėtas arba atšauktas skrydis.
- 15 Nagrinėjamoje byloje tokių procedūrų buvo laikomasi. Gamintojas, pranešęs apie variklio defektą, patarė naudotojams atlikti techninę apžiūrą. Vis dėlto apžiūra,

nors ir galėjo, nebūtinai turėjo atskleisti defekto atsiradimą. Vežėja vykdė būtiną techninę apžiūrą, o variklio gedimas neabejotinai buvo nuo jos nepriklausantis įvykis, kurio ji negalėjo kontroliuoti. Kitaip tariant, net ir laikantis aptariamąs procedūras ar imantis būtinų veiksmų nebuvo garantijos, kad įvykį pavyks suvaldyti.

- 16 Taigi būtina išsamiau išaiškinti sąvokas „ypatingos aplinkybės“ ir „netikėtai atsiradę trūkumai“ ir įvertinti, ar variklio konstrukcijos defektas, apie kurį gamintojas pranešė ir kurį buvo galima numatyti, t. y. tam tikra prasme „tikėtis“, arba kurio atsiradimo tikimybę buvo galima numatyti, patenka į šią sąvoką, vis dėlto tai nereiškia, kad vežėja turėjo galimybę kontroliuoti šį įvykį.
- 17 Dėl sąvokos „visos pagrįstos priemonės“ prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, remdamasis Teisingumo Teismo sprendimu byloje C-315/15 (28 punktas), nurodo, kad vežėjas, kuris nori remtis ypatingomis aplinkybėmis, turi įrodyti, kad jų nebūtų buvę galima niekaip išvengti ėmusis situacijai pritaikytų priemonių, t. y. tokių priemonių, kurias tuo momentu, kai susidarė ypatingos aplinkybės, atitinkamas oro vežėjas galėjo įvykdyti techniškai ir ekonomiškai.
- 18 Šioje byloje sprendžiamas klausimas, kokių prevencinių priemonių vežėja turėjo imtis, kad jos būtų pripažintos pagrįstomis.
- 19 Gamyklinis defektas negali būti laikomas tipiniu defektu, kurį galima lengvai nustatyti iš anksto, prieš pradėdant vykdyti skrydį. Vis dėlto atsižvelgiant į variklio gamintojo pateiktą informaciją šiuo atveju tokį defektą buvo galima numatyti. Būtų galima svarstyti, ar tokiu atveju vežėjas neturėtų bandyti pakeisti (vis dar veikiantį) variklį, ar orlaiviu neturėtų būti vykdomi skrydžiai, kol gamintojas išspręs remonto ar naujų variklių tiekimo problemas. Reikia priminti, kad šio konkretaus orlaivio atsarginis variklis buvo gautas 2018 m. liepos 5 d., o orlaivis gražintas eksploatuoti 2018 m. liepos 7 d., t. y. praėjus aštuonioms dienoms po to, kai buvo nustatytas variklio defektas.
- 20 Taigi reikia apsvarstyti, ar vežėja neturėjo – žinodama situaciją nuo 2018 m. balandžio mėn. – parengti remonto planą ir pasirūpinti pakaitiniais orlaiviais. *Prima facie* atrodo, kad laikotarpiu nuo balandžio iki liepos pradžios buvo galima imtis visų būtinų ir pagrįstų veiksmų, kad būtų pašalinta skrydžių atidėjimo ar atšaukimo problema, nes vežėja galėjo numatyti, kad variklio techninis gedimas bus susijęs ir su jos orlaiviais. Tuo laikotarpiu vežėja galėjo įvertinti, kiek pakaitinių orlaivių gali prireikti siekiant išspręsti problemą dėl galimų techninių gedimų, ir nuspręsti, ar ji šiuos orlaivius pirsks, ar nuomosis iš kitų vežėjų.
- 21 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, remdamasis Teisingumo Teismo sprendimu byloje C-315/15 (29 punktas), pažymi, kad vis dėlto iš vežėjo negalima tikėtis, atsižvelgiant į jo įmonės pajėgumus, kad jis darytų nepakeliamas aukas, pvz., tikėtis, kad jis visą laiką turėtų paruoštą pakaitinį orlaivį. Vis dėlto šioje byloje atsakovė nuo 2018 m. balandžio mėn. žinojo apie variklio defekto išryškėjimo galimybę. Nuo balandžio mėn. ji kreipėsi į aštuonias vežėjų

bendroves dėl lėktuvų nuomos. O *D. S.A.* tvirtina, kad vien tarp Europos vežėjų galima rasti 471 orlaivį, kuriuo būtų galima pakeisti atitinkamus orlaivius, ir kad atsakovė nesikreipė bent į 18 vežėjų, įskaitant bendroves, kurios teikia *wet lease* tipo paslaugas, t. y. orlaivio nuomos su įgula ir orlaivyje teikiamomis paslaugomis. Vežėja atsakovė patvirtino, kad vieną iš orlaivių nuomojosi nenutrūkstamai nuo 2018 m. rugsėjo 7 d., o 2018 m. rugpjūčio mėn. pasirašė dvi išperkamosios nuomos sutartis.

- 22 *D. S.A.* nuomone, šios aplinkybės įrodo delsimą, kurio tikslas nebuvo faktiškai išsinuomoti orlaivius, nors pagal šiuolaikinę oro transporto bendrovių praktiką gedimų atveju ir prireikus siųsti pakaitinius orlaivius reikia turėti atsarginių orlaivių. O vežėja atsakovė teigia, jog būtų neprotinga reikalauti, kad ji nuolat turėtų tarsi „atsarginių“ orlaivių su visa įgula, kuriais būtų galima vykdyti suplanuotus skrydžius staiga ir netikėtai susiklosčius aplinkybėms, nes orlaivių nuomos ir priežiūros išlaidos yra didžiulės. Tokios apsaugos priemonės neabejotinai būtų turėjusios įtakos ir siūlomų paslaugų kainoms.

DARBINIS VERTINIMAS