

Byla C-385/23**Prašymas priimti prejudicinį sprendimą****Gavimo data:**

2023 m. birželio 22 d.

Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas:*Korkein oikeus* (Suomija)**Nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą priėmimo data:**

2023 m. birželio 22 d.

Ieškovas:*Keleivis A***Atsakovė:***Finnair Oyj***KORKEIN OIKEUS****NUTARTIS**

[– –]

DATA

[– –]

2023 m. birželio 22 d.

IEŠKOVAS: *Keleivis A*ATSAKOVĖ: *Finnair Oyj*

DALYKAS: ginčas dėl paslaugų sutarties

KORKEIN OIKEUS (AUKŠČIAUSIASIS TEISMAS) SPRENDIMAS*Bylos dalykas*

- 1 Byla susijusi su 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, panaikinančio Reglamentą (EEB) Nr. 295/91 (OL L 46, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 8 t., p. 10), 5 straipsnio 3 dalies išaiškinimu. Reikia nuspręsti, ar oro transporto bendrovė privalo sumokėti keleiviui Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnyje reglamentuotą fiksuoto dydžio kompensaciją, ar vis dėlto buvo susidariusi ypatinga aplinkybė, kaip ji suprantama pagal šio reglamento 5 straipsnio 3 dalį, dėl kurios atleidžiama nuo pareigos mokėti kompensaciją ir kurios nebūtų buvę galima išvengti net ir imantis visų pagrįstų priemonių.

Esminės faktinės aplinkybės

- 2 Keleivis A užsisakė 2016 m. kovo 25 d. *Finnair Oyj* skrydį iš Helsinkio į Bankoką. Skrydis turėjo būti vykdomas lėktuvu *Airbus A350*, kuris buvo pradėtas eksploatuoti prieš 5,5 mėnesio. Pildant degalų baką prieš pat pakilimą sugedo lėktuvo degalų kiekio matavimo sistema. Gedimas buvo laikomas tokiu esminiu skrydžio saugai, kad skrydis šiuo lėktuvu buvo atšauktas ir 2016 m. kovo 26 d. įvykdytas pakaitiniu bendrovės lėktuvu. Į paskirties vietą šiuo skrydžiu atvykta apie 20 valandų vėliau.
- 3 Skrydžiui buvo skirtas naujo tipo lėktuvas, o apie tokį trūkumą iki nagrinėjamo incidento, kai toks gedimas buvo nustatytas pirmą kartą pasaulyje, nebuvo žinoma. Taigi nei lėktuvo gamintojas, nei aviacijos saugos agentūra nebuvo pranešę apie šį trūkumą. Siekiant išsiaiškinti gedimo priežastį, nedelsiant pradėtas tyrimas. Maždaug po paros gedimas pašalintas išleidus iš kuro bako degalus ir iš naujo jį pripildžius; atlikus šiuos veiksmus lėktuvas vėl buvo tinkamas skrydžiui. Lėktuvo gamintojui vėliau atlikus tyrimą paaiškėjo, kad nagrinėjamas degalų kiekio matavimo sistemos gedimas įvyko dėl paslėpto šio tipo orlaivių projektavimo trūkumo.
- 4 Nagrinėjamo tipo lėktuvas skraidė dar kelis mėnesius, kol 2017 m. vasario mėn. trūkumas buvo galutinai pašalintas atnaujinus programinę įrangą. Nuo to momento tokių *Airbus A350* gedimų daugiau nebuvo.

Procesas

- 5 Keleivis A kreipėsi į *Käräjäoikeus* (pirmosios instancijos teismas) su ieškiniu *Finnair Oyj* dėl fiksuoto dydžio – 600 EUR – kompensacijos pagal Reglamentą Nr. 261/2004. *Finnair Oyj* nesutiko su ieškiniu. Ji teigė, kad tai buvo paslėptas projektavimo trūkumas, kuris oro transporto bendrovei reiškia ypatingą aplinkybę, kaip tai suprantama pagal Reglamento 5 straipsnio 3 dalį. Be to, ji ėmėsi visų pagrįstų priemonių.
- 6 *Käräjäoikeus* išreiškė nuomonę, kad *Finnair Oyj* turėjo numanyti, jog naudojant naujo tipo lėktuvą dėl projektavimo ir gamybos trūkumų gali tecti susidurti su sunkiai numatomu remonto darbų poreikiu, kaip ir nutiko nagrinėjamu atveju. Tokie gedimai yra įprastos oro transporto bendrovės veiklos dalis, o vien dėl to, kad lėktuvo gamintojas neinstruktavo oro transporto bendrovės, kokių veiksmų

reikia imtis tokio naujo tipo orlaivio gedimo atveju, šis įvykis netapo ypatingu. *Käräjäoikeus* patenkino ieškinį.

- 7 *Finnair Oyj* pateikė apeliacinį skundą *Hovioikeus* (apeliacinis teismas) dėl *Käräjäoikeus* sprendimo. *Hovioikeus* konstatavo, kad tai buvo netikėtas skrydžio saugos trūkumas. Teismo nuomone, gedimas nebuvo įprastinės *Finnair Oyj* veiklos dalis, dėl gedimo pobūdžio ir priežasties bendrovė faktiškai negalėjo jo kontroliuoti, taigi, tai buvo ypatinga aplinkybė. *Hovioikeus* atleido *Finnair Oyj* nuo pareigos mokėti kompensaciją A už atidėtą skrydį.
- 8 *Korkein oikeus* leido A pateikti kasacinį skundą. A pakartojo *Korkein oikeus* kompensacijos prašymą, kurį *Finnair Oyj* prašo atmesti.

Taikytinos teisės normos

- 9 Pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punktą keleiviai turi teisę į kompensaciją, kurią skrydį vykdantis oro vežėjas išmoka pagal šio reglamento 7 straipsnį, išskyrus tam tikras išimtis. Pagal reglamento 5 straipsnio 3 dalį skrydį vykdantis oro vežėjas neprivalo mokėti kompensacijos pagal 7 straipsnį, jei gali įrodyti, kad skrydis buvo atšauktas dėl ypatingų aplinkybių, kurių nebūtų buvę galima išvengti net ir imantis visų pagrįstų priemonių.
- 10 Pagal suformuotą Europos Sąjungos Teisingumo Teismo jurisprudenciją tris ar daugiau valandų atidėtų skrydžių keleiviai šio reglamento 7 straipsnyje numatytos teisės į kompensaciją taikymo tikslais turi būti prilyginami atšauktų skrydžių keleiviams (2009 m. lapkričio 19 d. Sprendimo *Sturgeon ir kt.*, C-402/07 ir C-432/07, EU:C:2009:716, 69 punktas).
- 11 Sąvoka „ypatingos aplinkybės“ reglamente neapibrėžta. Reglamento 14 konstatuojamojoje dalyje nustatyta, kad tokios aplinkybės gali susidaryti pirmiausia šiais atvejais: dėl politinio nestabilumo, meteorologinių sąlygų, neleidžiančių vykdyti atitinkamo skrydžio, pavojaus saugai, netikėtai atsiradusių skrydžių saugos trūkumų ir streikų, turinčių įtakos skrydį vykdančio oro vežėjo veiklos vykdymui.

Prašymo priimti prejudicinį sprendimą būtinybė

- 12 Tam, kad *Korkein oikeus* nagrinėjamoje civilinėje byloje būtų priimtas pagrįstas sprendimas, reikia išaiškinti Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį, kiek tai susiję su sąlygomis, kuriomis paslėptas projektavimo trūkumas gali būti laikomas ypatinga aplinkybe. Byloje atkreipiamas dėmesys į tai, kad ir kitų Europos Sąjungos valstybių narių teismai yra priėmę sprendimų dėl teisių į kompensacijas dėl to paties trūkumo atidėtų skrydžių atvejais.
- 13 Europos Sąjungos Teisingumo Teismas keliuose sprendimuose yra pareiškęs nuomonę dėl to, ar techninės problemos priskiriamos ypatingoms aplinkybėms. Sprendime *van der Lans* (2015 m. rugsėjo 17 d. Sprendimas *van der Lans*,

C-257/14, EU:C:2015:618) Teisingumo Teismas nurodė, kad atsižvelgiant į tai, jog naudojant orlaivius neišvengiamai kyla techninių problemų, vykdydami savo veiklą oro vežėjai paprastai su jomis susiduria (37 punktas). Vis dėlto tam tikros techninės problemos gali būti priskirtos prie ypatingų aplinkybių. Taip, be kita ko, būtų, jei oro vežėjo orlaivių parką sudarančių orlaivių gamintojas ar kompetentinga valdžios institucija pastebėtų, kad skrydžiams naudojami orlaiviai turi skrydžių saugai pavojų keliantį paslėptą gamybos defektą (38 punktas). Byloje *van der Lans* Teisingumo Teismas svarbia laikė aplinkybę, kad nei atitinkamo oro vežėjo orlaivių parką sudarančių orlaivių gamintojas, nei jokia kompetentinga institucija nurodė, kad ne tik šis konkretus orlaivis, bet ir kiti šio parko orlaiviai turi paslėptą skrydžių saugai pavojų keliantį gamybos trūkumą (39 ir 40 punktai).

- 14 Savo naujausioje jurisprudencijoje (žr., pavyzdžiui, 2022 m. liepos 7 d. Sprendimo *SATA International – Azores Airlines*, C-308/21, EU:C:2022:533, 25 punktą) Teisingumo Teismas pažymėjo, kad nagrinėjant ypatingų aplinkybių sąvoką įvykius, kurių atsiradimo priežastis yra „vidinė“, reikia skirti nuo įvykių, kurių atsiradimo priežastis yra „išorinė“ skrydį vykdančio oro vežėjo atžvilgiu. Ši „išorinių“ įvykių sąvoka apima tokius įvykius, kuriuos bendrai lemia oro vežėjo veikla ir išorinės aplinkybės, dažniau ar rečiau pasitaikančios praktikoje, tačiau nekontroliuojamos oro vežėjo, nes jos susiklostė dėl gamtos reiškinių ar trečiojo asmens, kaip antai kito oro vežėjo arba viešojo ar privataus subjekto, dalyvaujančio oro transporto arba oro uosto veikloje, veiksmų.
- 15 Vertinant šioje byloje nagrinėjamą atvejį kyla klausimas, kaip turi būti aiškinami pirmiau nurodyti teiginiai, jei skrydis iš pradžių buvo atidėtas dėl pirmą kartą atsiradusio atitinkamo lėktuvo trūkumo, kurio anksčiau nebuvo pastebėjęs nei lėktuvo gamintojas, nei kompetentinga institucija, ir kuri vėliau gamintojas vis dėlto pripažino visiems naujo tipo lėktuvams būdingu paslėptu projektavimo trūkumu.
- 16 *Korkein oikeus* nuomone, svarbu išaiškinti, ar tokia techninė problema, kaip nagrinėjama šioje byloje, kuri pasireiškė naujame lėktuve, laikytina „išoriniu“, ar „vidiniu“ įvykiu. Ar įvykis turi būti laikomas „išoriniu“ tik todėl, kad nustačius trūkumą paaiškėjo, jog tokį patį paslėptą skrydžių saugos trūkumą turi ir atitinkamo orlaivių tipo lėktuvai? Ar tam, kad aplinkybės taptų ypatingos, pakanka vien vėlesnio gamintojo pranešimo apie tai, kad šis trūkumas yra vadinamasis tipinis trūkumas, ar žodžiai „trečiojo asmens veiksmai“ veikiau turi būti suprantami, kaip, pavyzdžiui, staigus skrydžių tam tikrų tipų lėktuvais uždraudimas?
- 17 Jeigu toks trūkumas, kaip nagrinėjamas šioje byloje, turėtų būti nelaikomas ypatinga aplinkybe vien dėl to, kad nustačius trūkumą, dėl kurio nebuvo galima vykdyti skrydžio, paaiškėjo, jog ir kiti atitinkamo tipo lėktuvai turi tą patį paslėptą trūkumą, reikia išnagrinėti, ar toks trūkumas, kuris pasireiškė viename orlaivyje ir galiausiai buvo pašalintas, gali būti laikomas ypatinga aplinkybe dėl kitų priežasčių. Pagal suformuotą Europos Sąjungos Teisingumo Teismo

jurisprudenciją ypatingos aplinkybės techninių problemų atveju turi būti susijusios su įvykiu, kuris tenkina dvi kumuliacines sąlygas: pirmą, įvykis neturi būti įprastos atitinkamo oro vežėjo veiklos dalis. Antra, dėl įvykio pobūdžio ir atsiradimo priežasčių oro vežėjas turi negalėti realiai jo valdyti (žr., pavyzdžiui, 2008 m. gruodžio 22 d. Sprendimo *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, 23 punktą).

- 18 Sprendime *van der Lans* (41 ir 43 punktai) teigiama, kad gedimas, atsiradęs dėl pirmalaikių tam tikrų dalių trūkumų, iš esmės susijęs su labai sudėtinga orlaivio valdymo sistema, kurią oro vežėjas dažnai naudoja sudėtingomis ar net ekstremaliomis sąlygomis. Tokiu atveju darytina išvada, kad oro vežėjas turi išvengti gedimo arba jį atitinkamai pašalinti ir taip suvaldyti situaciją, nes oro vežėjo užduotis yra užtikrinti savo ekonominės veiklos tikslais eksploatuojamų orlaivių techninę priežiūrą ir tinkamą veikimą. Pavyzdžiui, ir *Finnair* sprendime buvo konstatuota, kad pirmalaikis netikėtas tam tikrų orlaivio dalių trūkumas nelaikytinas ypatinga aplinkybė, nes iš esmės jis glaudžiai susijęs su orlaivio veikimo sistema (žr. 2020 m. kovo 12 d. Sprendimo *Finnair*, C-832/18, EU:C:2020:204, 41 punktą).
- 19 Kyla klausimas, ar toks pirmalaikio tam tikrų dalių trūkumų atsiradimo aiškinimas taikytinas ir paslėptam gamybos ar projektavimo trūkumui, kaip antai nagrinėjamam šioje byloje, kuris pirmą kartą pasireiškė naujo tipo lėktuve ir kuriam ištaisyti reikėjo atnaujinti programinę įrangą. Šioje byloje nagrinėjamas trūkumas skiriasi nuo paslėpto gamybos ar projektavimo trūkumo, apie kurį gamintojas pranešė nurodytame Sprendime *Finnair* (paskelbė (*Technical Follow-up*), tuo, kad nei gamintojas, nei oro vežėjas skrydžio atšaukimo momentu nežinojo, kokia yra nagrinėjamo naujo tipo lėktuvo trūkumo priežastis ir kaip jį galima ištaisyti. Kita vertus, remiantis byloje pateiktais įrodymais, nėra neįprasta, kad naujo tipo orlaivis turi paslėptų trūkumų pradiniam eksploatacijos pradžios etape.

Prejudiciniai klausimai

Korkein oikeus, suteikęs šalims galimybę pateikti savo pastabas dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą turinio, nutarė tolesnį bylos nagrinėjimą sustabdyti ir kreiptis į Europos Sąjungos Teisingumo Teismą su prašymu priimti prejudicinį sprendimą šiais klausimais:

- 1. Ar oro vežėjas gali remtis ypatingomis aplinkybėmis, kaip jos suprantamos pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį, vien dėl to, kad lėktuvo gamintojas pranešė, jog paslėptas skrydžio saugai kenkiantis projektavimo trūkumas yra būdingas visiems šio tipo lėktuvams, nors toks pranešimas buvo pateiktas tik po skrydžio atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui?**
- 2. Jeigu į pirmąjį klausimą būtų atsakyta neigiamai ir reikėtų patikrinti, ar aplinkybės lėmė įvykiai, kurie yra įprastos atitinkamo oro vežėjo veiklos**

dalį ir kuriuos oro vežėjas dėl jų pobūdžio ar priežasties turi realiai valdyti, ar Europos Sąjungos Teisingumo Teismo jurisprudencija, susijusi su pirmalaikiu tam tikrų techninių dalių trūkumų pasireiškimu, taikytina tokiu atveju kaip šis, kai nei gamintojas, nei oro vežėjas skrydžio atšaukimo momentu nežinojo, koks yra nagrinėjamo naujo lėktuvo tipo trūkumo pobūdis ir kaip jį galima pašalinti?

Gavęs prejudicinį sprendimą, *Korkein oikeus* priims sprendimą šioje byloje.

[–]

DARBINIS VERTINIMAS