TEISINGUMO TEISMO (aštuntoji kolegija) SPRENDIMAS

2024 m. birželio 13 d.*

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą – Oro transportas – Reglamentas (EB) Nr. 261/2004 – 5 straipsnio 3 dalis – Kompensacija keleiviams atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju – Atleidimas nuo pareigos mokėti kompensaciją – Ypatingos aplinkybės – Pagrįstos prevencijos priemonės – Techniniai gedimai, kuriuos sukėlė paslėptas konstrukcijos defektas – Orlaivio variklio konstrukcijos defektas – Oro vežėjo pareiga turėti pakaitinių orlaivių“

Byloje C-411/23

dėl *Sąd Okręgowy w Warszawie* (Varšuvos apygardos teismas, Lenkija) 2023 m. gegužės 26 d. nutartimi, kurią Teisingumo Teismas gavo 2023 m. liepos 3 d., pagal SESV 267 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje

D. S.A.

prieš

P. S.A.

TEISINGUMO TEISMAS (aštuntoji kolegija),

kurį sudaro kolegijos pirmininkas N. Piçarra, teisėjai N. Jääskinen ir M. Gavalec (pranešėjas),

generalinė advokatė L. Medina,

kancleris A. Calot Escobar,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį,

išnagrinėjęs pastabas, pateiktas:

– D. S.A, atstovaujamos *adwokaci* P. Gad, K. Puchalska ir K. Żbikowska,

– P. S.A, atstovaujamos *adwokat* E. Cieplak-Greszta,

– Lenkijos vyriausybės, atstovaujamos B. Majczyna,

– Europos Komisijos, atstovaujamos N. Yerrell ir B. Sasinowska,

* Proceso kalba: lenkų.

atsižvelgęs į sprendimą, priimtą susipažinus su generalinės advokatės nuomone, nagrinėti bylą be išvados,

priima šį

Sprendimą

1 Prašymas priimti prejudicinį sprendimą pateiktas dėl 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, 2004, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 8 t., p. 10), 5 straipsnio 3 dalies išaiškinimo.

2 Šis prašymas pateiktas nagrinėjant J. D. teisių perėmėjos D. S.A, anksčiau – P.[R] (toliau – ieškovė pagrindinėje byloje) ginčą su oro vežėja P. S.A. (toliau – oro vežėja pagrindinėje byloje) dėl šios bendrovės atsisakymo mokėti kompensaciją keleiviui J. D., kurio skrydis buvo atidėtas ilgam laikui.

Teisinis pagrindas

3 Reglamento Nr. 261/2004 1, 14 ir 15 konstatuojamosiose dalyse nurodyta:

„(1) [Europos] [b]endrijos veiksmais oro transporto srityje, be kita ko, turėtų būti siekiama užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį. Be to, turėtų būti visokeriopai atsižvelgiama į vartotojų apsaugos reikalavimus apskritai.

<…>

(14) Kaip ir pagal [1999 m. gegužės 28 d. Monrealyje sudarytą Konvenciją dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo, Europos bendrijos vardu patvirtintą 2001 m. balandžio 5 d. Sprendimu 2001/539/EB (OL L 194, 2001, p. 38; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 5 t., p. 491)], skrydžius vykdančių oro vežėjų prievolės turėtų būti ribojamos arba jiems turėtų būti taikomos išimtys tais atvejais, kai įvykio priežastis yra ypatingos aplinkybės, kurių nebūtų buvę galima išvengti net ir imantis visų pagrįstų priemonių. Tokios aplinkybės gali susidaryti pirmiausia šiais atvejais: dėl politinio nestabilumo, meteorologinių sąlygų, neleidžiančių vykdyti atitinkamo skrydžio, pavojaus saugumui, netikėtai atsiradusių skrydžių saugos trūkumų ir streikų, turinčių įtakos skrydį vykdančio oro vežėjo veiklos vykdymui.

(15) Turėtų būti laikoma, kad susidarė ypatingos aplinkybės, kai tam tikrą dieną dėl tam tikro orlaivio atžvilgiu priimto oro eismo valdymo sprendimo skrydis ilgam atidedamas, atidedamas iki kitos dienos arba atšaukiamas vienas ar daugiau to orlaivio skrydžių, nors atitinkamas oro vežėjas ėmėsi visų pagrįstų priemonių, kad išvengtų vėlavimų ar atšaukimų.“

4 Šio reglamento 5 straipsnyje „Skrydžių atšaukimas“ nustatyta:

„1. Atšaukus skrydį:

<…>

c) atitinkami keleiviai turi teisę į kompensaciją, kurią skrydį vykdantis oro vežėjas išmoka pagal 7 straipsnį, nebent:

<…>

3. 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.

<…>“

5 Minėto reglamento 7 straipsnio „Teisė į kompensaciją“ 1 dalyje numatyta:

„Kai daroma nuoroda į šį straipsnį, keleiviai gauna tokio dydžio kompensaciją:

a) 250 eurų visų 1 500 kilometrų ar mažesnio atstumo skrydžių atveju;

b) 400 eurų visų didesnio kaip 1 500 kilometrų atstumo Bendrijos vidaus skrydžių ir visų kitų 1 500–3 500 kilometrų atstumo skrydžių atveju;

c) [600] eurų visų skrydžių, kuriems netaikomas a arba b punktas, atveju.

<…>“

Pagrindinė byla ir prejudiciniai klausimai

6 2018 m. liepos 2 d. J. D. su oro vežėja pagrindinėje byloje sudarė oro transporto paslaugų teikimo maršrutu Krokuva (Lenkija)–Čikaga (Jungtinės Valstijos) sutartį.

7 Prieš tai 2018 m. balandžio mėn. lėktuvo, kuriuo buvo numatyta vykdyti šį skrydį, variklio gamintojas perdavė oro vežėjai nurodymus ir informaciją apie tai, kad yra paslėptas to paties modelio lėktuvų variklių aukšto slėgio kompresoriaus menčių konstrukcijos defektas (toliau – variklio konstrukcijos defektas) ir nustatomi tam tikri šių lėktuvų naudojimo apribojimai. Oro vežėja teigia, kad nuo to momento ne kartą kreipėsi į įvairius kitus oro vežėjus dėl papildomų lėktuvų nuomos, siekdama imtis priemonių, jeigu galimai atsirastų vienos iš jos orlaivių parką sudarančių lėktuvų variklio konstrukcijos defektas.

8 2018 m. birželio 28 d., t. y. likus keturioms dienoms iki numatyto skrydžio, skrendant lėktuvu, kuriuo turėjo būti vykdomas J. D. užsakytas skrydis, sutriko variklio darbas. Vadovaudamasi variklio gamintojo rekomendacijomis, oro vežėja pagrindinėje byloje atliko skubią variklio patikrą ir nustatė variklio konstrukcijos defektą. Pasitarus su variklio gamintoju, buvo nutraukta atitinkamo variklio eksploatacija, jis buvo išmontuotas ir išsiųstas į techninės priežiūros centrą remontuoti. Kadangi dėl variklių trūkumo pasauliniu mastu nebuvo įmanoma iš karto gauti pakaitinio variklio, variklį su defektu pavyko pakeisti tik 2018 m. liepos 5 d., todėl lėktuvas buvo išleistas eksploatuoti liepos 7 d.

9 Šiomis aplinkybėmis oro vežėja tą dieną įvykdė 2018 m. liepos 2 d. suplanuotą skrydį ne iš pradžių numatytu, o pakaitiniu lėktuvu, atvykusiu daugiau kaip trimis valandomis vėliau, nei iš pradžių planuota.

10 2018 m. liepos 18 d. J. D. savo reikalavimą, grindžiamą dideliu lėktuvo vėlavimu atvykti, perleido ieškovei pagrindinėje byloje.

11 Oro vežėjai pagrindinėje byloje atsisakius sumokėti Reglamento 261/2004 7 straipsnio 1 dalies c punkte numatytą 600 eurų kompensaciją motyvuojant tuo, kad atitinkamas lėktuvas vėlavo atvykti, nes buvo aptiktas orlaivio variklio konstrukcijos defektas, ir ji ėmėsi visų įmanomų priemonių numatyto skrydžio kliūtims sumažinti, ieškovė pagrindinėje byloje 2019 m. kovo 29 d. kreipėsi į *Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie* (Varšuvos miesto apylinkės teismas, Lenkija).

12 Pirmosios instancijos teismas 2021 m. gruodžio 3 d. nusprendė, kad per 2018 m. birželio 28 d. atliktą inspekcinę patikrą atrastas variklio konstrukcijos defektas yra „ypatinga aplinkybė“, kaip ji suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį, ir kad oro vežėja pagrindinėje byloje ėmėsi visų įmanomų pagrįstų priemonių pakaitiniam lėktuvui, kuriuo būtų vykdomas skrydis, rasti.

13 Šį sprendimą ieškovė pagrindinėje byloje apeliacine tvarka apskundė *Sąd Okręgowy w Warszawie* (Varšuvos apygardos teismas, Lenkija), t. y. prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui.

14 Nors šis teismas vadovaujasi prielaida, kad atitinkamo skrydžio vėlavimo priežastis buvo variklio konstrukcijos defektas, aptiktas per 2018 m. birželio 28 d. atliktą inspekcinę atitinkamo lėktuvo patikrą, jam kyla abejonių dėl dviejų aspektų.

15 Pirma, jam neaišku, ar variklio konstrukcijos defektą, apie kurį variklio gamintojas pranešė atitinkamai oro vežėjai 2018 m. balandžio mėn. duodamas nurodymus ir pateikdamas informaciją apie tai, kad nustatomi tam tikri lėktuvo naudojimo apribojimai, gali apimti „ypatingos aplinkybės“ sąvoka pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį, kaip ją Teisingumo Teismas išaiškino 2008 m. gruodžio 22 d. Sprendime *Wallentin-Hermann* (C-549/07, EU:C:2008:771), 2015 m. rugsėjo 17 d. Sprendime *van der Lans* (C-257/14, EU:C:2015:618) ir 2020 m. kovo 12 d. Sprendime *Finnair* (C-832/18, EU:C:2020:204), nors šio defekto atsiradimas tapo numatomas.

16 Šiuo klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas abejoja dėl to, ar variklio konstrukcijos defektas būtinai turėjo atsirasti, nes per kitų skirtingų orlaivių patikras mentės pagrindo įtrūkimo nebuvo nustatyta. Jis taip pat pabrėžia, kad variklio gamintojas nerekomendavo iš karto nutraukti visų lėktuvų eksploatacijos ir nenurodė, kad jie negali būti naudojami skrydžiams.

17 Šiomis aplinkybėmis prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas pažymėjo ir tai, kad oro vežėjai privalo laikytis ypač griežtų techninių ir administracinių procedūrų. Taigi oro vežėjas iš principo negali teigti, kad nekontroliuoja lėktuvo techninės problemos atsiradimo, kad ir kokia būtų jos priežastis, nes jis turi laikytis visų tinkamų procedūrų arba imtis reikiamų, įmanomų ir pagrįstų priemonių, kad užkirstų kelią įvykiui, dėl kurio galėtų būti atidėtas arba atšauktas skrydis.

18 Nagrinėjamu atveju tokių procedūrų buvo laikomasi, ir oro vežėja vadovavosi variklio gamintojo rekomendacijomis, atlikdama nurodyto masto ir dažnumo patikras. Taigi galima tvirtinti, kad patikros yra įprastos oro vežėjo veiklos dalis. Vis dėlto šių procedūrų taikymas dar nereiškia, kad oro vežėjas realiai kontroliuoja atitinkamo lėktuvo variklio paslėpto konstrukcijos defekto aptikimą.

19 Antra, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui kyla klausimas, kaip aiškinti Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalies sąvoką „visos pagrįstos priemonės“, kurių galima tikėtis iš oro vežėjo susiklosčius „ypatingoms aplinkybėms“. Remiantis Teisingumo Teismo jurisprudencija, kadangi ne visų ypatingų aplinkybių atveju galima atleisti nuo pareigos mokėti kompensaciją, oro vežėjas, kuris nori jomis remtis, turi įrodyti, kad ypatingų aplinkybių nebūtų galima niekaip išvengti imantis situacijai pritaikytų priemonių, t. y. tokių, kurias tuo momentu, kai susiklostė šios aplinkybės, atitinkamas oro vežėjas galėjo įvykdyti techniškai ir ekonomiškai. Iš tokio oro vežėjo negalima reikalauti, kad jis patirtų atsižvelgiant į jo pajėgumus nepakeliamą naštą.

20 Atsižvelgiant į tai, šiam teismui iš esmės kyla klausimas, kokio lygio turėtų būti prevencinės „pagrįstos priemonės“, kurių galima tikėtis iš oro vežėjo, kai nėra tikrumo, ar bus aptiktas paslėptas vieno iš jo orlaivių konstrukcijos defektas. Konkrečiau kalbant, nors nacionalinis teismas abejoja, kad iš oro vežėjo galima reikalauti imantis prevencinių „pagrįstų priemonių“ pakeisti variklį dar iki faktinio konstrukcijos defekto aptikimo arba sustabdyti orlaivio eksploataciją, kol variklio gamintojas išspręs jo konstrukcijos defekto problemą, jis neatmeta galimybės, kad iš tokio oro vežėjo būtų galima tikėtis, kad jis parengs planą, numatantį galimybę disponuoti „atsarginių“ orlaivių parku su visa įgula, kurie galės vykdyti suplanuotus skrydžius susiklosčius ypatingoms aplinkybėms.

21 Galiausiai prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas nurodo, kad nuo 2018 m. balandžio mėn. atitinkama oro vežėja dėl pakaitinių lėktuvų nuomos kreipėsi tik į aštuonis vežėjus, o to, kaip mano ieškovė pagrindinėje byloje, nepakanka, nes, jos teigimu, oro vežėja pagrindinėje byloje nesikreipė į 18 kitų oro vežėjų, įskaitant tuos, kurie teikia *wet lease* tipo paslaugas, t. y. orlaivio nuomos su įgula paslaugas. Be to, ieškovė pagrindinėje byloje pažymi, kad 2018 m. rugsėjo mėn. šiai vežėjai sėkmingai pavyko išsinuomoti pakaitinį orlaivį, o tai rodo, kad ji per vėlai reagavo į tikėtiną vieno iš jos orlaivių variklio konstrukcijos defekto atsiradimą.

22 Šiomis aplinkybėmis *Sąd Okręgowy w Warszawie* (Varšuvos apygardos teismas) nutarė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus:

„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 [Reglamento Nr. 261/2004] 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 [Reglamento Nr. 261/2004] 14 ir 15 konstatuojamąsias dalis, ar imantis „visų pagrįstų priemonių“, kaip numatyta [šio reglamento] 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 [minėto reglamento] 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?“

Dėl prejudicinių klausimų

Dėl pirmojo klausimo

23 Pirmuoju klausimu prašymą priimti prejudicinį pateikęs teismas iš esmės siekia sužinoti, ar Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalis turi būti aiškinama taip, kad šioje nuostatoje vartojama sąvoka „ypatingos aplinkybės“ apima lėktuvo, kuris turi vykdyti skrydį, variklio paslėpto konstrukcijos defekto aptikimą, net jeigu variklio gamintojas prieš kelis mėnesius iki atitinkamo skrydžio buvo informavęs oro vežėją apie šio tipo defekto egzistavimą.

24 Pirmiausia primintina, kad teisės į kompensaciją taikymo tikslais atidėtų skrydžių keleiviai gali būti prilyginti atšauktų skrydžių keleiviams, taigi jie gali remtis šio reglamento 7 straipsnyje numatyta teise į kompensaciją, kai dėl atidėto skrydžio praranda tris valandas ar daugiau laiko, t. y. kai pasiekia galutinę paskirties vietą trimis ar daugiau valandų vėliau, nei iš pradžių oro vežėjo numatytas atvykimo laikas (šiuo klausimu žr. 2009 m. lapkričio 19 d. *Sturgeon ir kt.*, C-402/07 ir C-432/07, EU:C:2009:716, 69 punktą)

25 Pagal šio reglamento 5 straipsnio 3 dalį, siejamą su jo 14 ir 15 konstatuojamosiomis dalimis, oro vežėjas atleidžiamas nuo pareigos mokėti šią kompensaciją, jeigu gali įrodyti, kad skrydis atšauktas arba ilgam laikui atidėtas dėl „ypatingų aplinkybių“, kurių nebūtų buvę galima išvengti net ir imantis visų pagrįstų priemonių, arba, susiklosčius tokiai aplinkybei, kad ėmėsi adekvačių situacijai priemonių ir panaudojo visas turėtas personalo, materialines ir finansines priemones siekdamas išvengti atitinkamo skrydžio atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui dėl šios aplinkybės (šiuo klausimu žr. 2021 m. kovo 23 d. Sprendimo *Airhelp*, C-28/20, EU:C:2021:226, 22 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).

26 Kadangi šio reglamento 5 straipsnio 3 dalis yra principo, pagal kurį keleiviai turi teisę į kompensaciją, išimtis ir atsižvelgiant į Reglamentu Nr. 261/2004 siekiamą tikslą užtikrinti, kaip matyti iš jo 1 konstatuojamosios dalies, aukštą keleivių apsaugos lygį, sąvoka „ypatingos aplinkybės“, kaip jos suprantamos pagal minėto 5 straipsnio 3 dalį, turi būti aiškinama siaurai (šiuo klausimu žr. 2018 m. balandžio 17 d. Sprendimo *Krüsemann ir kt.*, C-195/17, C-197/17-C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17-C-286/17 ir C-290/17-C-292/17, EU:C:2018:258, 36 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).

27 Šiuo aspektu primintina, kad „ypatingomis aplinkybėmis“, kaip jos suprantamos pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį, laikomi tie įvykiai, kurie dėl savo pobūdžio ar atsiradimo priežasčių nėra būdingi įprastai atitinkamo oro vežėjo veiklai ir kurių jis realiai negali kontroliuoti; abi šios sąlygos yra kumuliacinės ir kiekvienu konkrečiu atveju reikia įvertinti, ar tenkinamos (šiuo klausimu žr. 2021 m. kovo 23 d. Sprendimo *Airhelp*, C-28/20, EU:C:2021:226, 23 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).

28 Taigi, techniniai gedimai savaime nėra tokios „ypatingos aplinkybės“, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį, nebent atitiktų dvi ankstesniame punkte primintas kumuliacines sąlygas (šiuo klausimu žr. 2008 m. gruodžio 22 d. Sprendimo *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, 25 punktą ir 2020 m. kovo 12 d. Sprendimo *Finnair*, C-832/18, EU:C:2020:204 39 punktą).

29 Atsižvelgiant į tai, reikia įvertinti, ar lėktuvo variklio paslėpto konstrukcijos defekto, dėl kurio lėktuvas labai vėluoja atvykti, aptikimas, net jeigu variklio gamintojas prieš kelis mėnesius iki šio skrydžio buvo informavęs oro vežėją apie šio tipo defekto egzistavimą, gali būti „ypatinga aplinkybė“ pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį.

30 Pirmiausia reikia nustatyti, ar ankstesniame punkte nurodytais požymiais pasižymintis paslėptas konstrukcijos defektas dėl savo pobūdžio ar atsiradimo priežasčių gali būti įvykis, kuris nėra būdingas įprastai atitinkamo oro vežėjo veiklai.

31 Šiuo klausimu Teisingumo Teismas yra nusprendęs, kad atsižvelgiant į ypatingas oro transporto paslaugų teikimo sąlygas ir orlaivių technologinio sudėtingumo lygį, lemiantį tai, kad naudojant lėktuvus neišvengiamai kyla techninių problemų, veikimo sutrikimų ar pirma laiko ir netikėtai sugenda tam tikros orlaivio detalės, oro vežėjai, vykdydami savo veiklą, paprastai susiduria su tokiomis problemomis (šiuo klausimu žr. 2019 m. balandžio 4 d. Sprendimo *Germanwings*, C-501/17, EU:C:2019:288, 22 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).

32 Iš to išplaukia, kad techninės problemos, kilusios dėl veikimo sutrikimo, nepakankamos techninės lėktuvo priežiūros ar pirmalaikio ir netikėto tam tikrų orlaivio dalių gedimo, šalinimas laikytinas būdingu įprastai oro vežėjo veiklai (šiuo klausimu žr. 2008 m. gruodžio 22 d. Sprendimo *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, 25 punktą, 2015 m. rugsėjo 17 d. Sprendimo *van der Lans*, C-257/14, EU:C:2015:618 41 ir 42 punktus ir 2020 m. kovo 12 d. Sprendimo *Finnair*, C-832/18, EU:C:2020:204 41 punktą).

33 Tačiau įprastai oro vežėjo veiklai nebūdingas, taigi ir „ypatingų aplinkybių“ sąvokai gali būti priskiriamas, techninis gedimas, kai atitinkamo oro vežėjo orlaivių parką sudarančių lėktuvų gamintojas ar kompetentinga institucija jau pradėjus eksploatuoti lėktuvą pastebi, kad lėktuvai turi skrydžių saugai pavojų keliantį paslėptą gamybos defektą (šiuo klausimu žr. 2008 m. gruodžio 22 d. Sprendimo *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, 26 punktą ir 2015 m. rugsėjo 17 d. Sprendimo *van der Lans*, C-257/14, EU:C:2015:618, 38 punktą).

34 Nagrinėjamu atveju, kaip matyti iš prašymo priimti prejudicinį sprendimą, yra konstatuota, kad lėktuvas, kuriuo iš pradžių numatyta vykdyti atidėtą skrydį, turėjo paslėptą konstrukcijos defektą, būdingą visiems to paties tipo varikliams ir keliantį pavojų skrydžio saugai; apie šį defektą variklio gamintojas pranešė prieš kelis mėnesius iki jo aptikimo atitinkamame orlaivyje. Vadovaujantis ankstesniame punkte nurodyta jurisprudencija, laikytina, kad toks įvykis nėra būdingas įprastai oro vežėjo veiklai.

35 Antra, reikia įvertinti, ar paslėpto variklio konstrukcijos defekto, pasižyminčio šio sprendimo 29 punkte nurodytais požymiais, aptikimas turi būti laikomas įvykiu, kurio atitinkamas oro vežėjas realiai negali visiškai valdyti, t. y. oro vežėjo visai nekontroliuojamu įvykiu (šiuo klausimu žr. 2021 m. kovo 23 d. Sprendimo *Airhelp*, C-28/20, EU:C:2021:226, 36 punktą).

36 Iš principo techninis gedimas ar veikimo sutrikimas nėra realiai nepavaldūs oro vežėjui, nes jų prevencija arba šalinimas yra viena iš oro vežėjui tenkančių užduočių užtikrinti ekonominiais tikslais eksploatuojamų orlaivių priežiūrą ir tinkamą funkcionavimą (2015 m. rugsėjo 17 d. Sprendimo *van der Lans*, C-257/14, EU:C:2015:618, 43 punktas). Tačiau kitaip yra paslėpto orlaivio variklio konstrukcijos defekto atveju.

37 Viena vertus, nors oro vežėjas turi užtikrinti ekonominiais tikslais eksploatuojamo orlaivio priežiūrą ir tinkamą funkcionavimą, abejotina, ar tuo atveju, kai atitinkamo orlaivio gamintojas, variklio gamintojas ar kompetentinga institucija paslėptą konstrukcijos defektą pastebi tik pradėjus eksploatuoti šį orlaivį, vežėjas yra tikrai kompetentingas nustatyti ir ištaisyti šį defektą, taigi negalima manyti, kad jis kontroliuoja tokio defekto atsiradimą.

38 Kita vertus, iš Teisingumo Teismo jurisprudencijos dėl sąvokos „ypatingos aplinkybės“, kaip ji suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį, matyti, kad įvykius, kurių atsiradimo priežastis yra „vidinė“, reikia skirti nuo įvykių, kurių atsiradimo priežastis yra „išorinė“ skrydį vykdančio oro vežėjo atžvilgiu, nes pastarųjų jis negali realiai valdyti. Ši „išorinių“ įvykių sąvoka apima tokius įvykius, kuriuos lemia oro vežėjo veikla ir išorinės aplinkybės, dažniau ar rečiau pasitaikančios praktikoje, tačiau nekontroliuojamos oro vežėjo, nes susiklostė dėl trečiojo asmens, kaip antai kito oro vežėjo arba viešojo ar privataus subjekto, dalyvaujančio oro transporto arba oro uosto veikloje, veiksmų (2022 m. liepos 7 d. Sprendimo *SATA International – Azores Airlines (Degalų pildymo sistemos sutrikimas)*, C-308/21, EU:C:2022:533, 25 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

39 Taigi, šiuo atveju reikia nustatyti, ar variklio gamintojo perspėjimas apie paslėpto lėktuvo variklio konstrukcijos defekto, galinčio kelti pavojų skrydžio saugai, egzistavimą arba jo pripažinimas iki atidėto atitinkamo skrydžio gali būti trečiojo asmens, dalyvaujančio oro vežėjo veikloje, veiksmas, taigi ir išorinės priežasties sukeltas įvykis.

40 Šiuo aspektu reikia patikslinti, kad iš šio sprendimo 33 ir 38 punktuose nurodytos jurisprudencijos neišplaukia, jog Teisingumo Teismas paslėpto konstrukcijos defekto kvalifikavimą kaip „ypatingų aplinkybių“ sietų su sąlyga, kad lėktuvo gamintojas, variklio gamintojas arba kompetentinga institucija turi būti pastebėję tokį defektą dar prieš atsirandant jo nulemtam techniniam gedimui. Laiko momentas, kai lėktuvo gamintojas, variklio gamintojas arba kompetentinga institucija nustato ryšį tarp techninio gedimo ir paslėpto konstrukcijos defekto, nėra reikšmingas, nes paslėptas konstrukcijos defektas egzistavo skrydžio atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui momentu, o oro vežėjas neturėjo jokių kontrolės priemonių jam ištaisyti.

41 Tokios situacijos, kokia nagrinėjama pagrindinėje byloje, kvalifikavimą kaip „ypatingų aplinkybių“, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį, patvirtina šiuo reglamentu siekiamas tikslas užtikrinti aukštą oro keleivių apsaugos lygį, kaip nurodyta jo 1 konstatuojamojoje dalyje. Iš esmės šis tikslas reiškia, kad oro transporto vežėjai neturi būti skatinami nesiimti reikiamų priemonių dėl tokio incidento ir pirmenybę teikti skrydžių vykdymui ir punktualumui, o ne jų saugumo tikslui (pagal analogiją žr. 2017 m. gegužės 4 d. Sprendimo *Pešková ir Peška*, C-315/15, EU:C:2017:342, 25 punktą ir 2019 m. balandžio 4 d. Sprendimo *Germanwings*, C-501/17, EU:C:2019:288, 28 punktą).

42 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, į pirmąjį klausimą atsakytina: Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalis turi būti aiškinama taip, kad šioje nuostatoje vartojama sąvoka „ypatingos aplinkybės“ apima lėktuvo, kuris turi vykdyti skrydį, variklio paslėpto konstrukcijos defekto aptikimą, net jeigu variklio gamintojas prieš kelis mėnesius iki atitinkamo skrydžio buvo informavęs oro vežėją apie šio tipo defekto egzistavimą.

Dėl antrojo klausimo

43 Antruoju klausimu prašymą priimti prejudicinį iš esmės siekia sužinoti, ar Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalis turi būti aiškinama taip, kad oro vežėjas, imdamasis „visų pagrįstų priemonių“, kurias privalo įgyvendinti siekdamas išvengti „ypatingų aplinkybių“, kaip jos suprantamos pagal tą nuostatą, ir jų pasekmių, pavyzdžiui, aptikti paslėptą vieno iš jo orlaivių variklio konstrukcijos defektą, privalo taikyti prevencinę priemonę, konkrečiai – laikyti rezerve pakaitinių orlaivių parką.

44 Kaip priminta šio sprendimo 25 punkte, susiklosčius „ypatingai aplinkybei“, kaip ji suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį, oro vežėjas atleidžiamas nuo pareigos mokėti keleiviui kompensaciją pagal šio reglamento 7 straipsnį, tik jeigu gali įrodyti, kad ėmėsi situacijai pritaikytų priemonių, t. y. tokių priemonių, kurias tuo momentu, kai susiklostė šios „ypatingos aplinkybės“, atitinkamas oro vežėjas galėjo įgyvendinti techniškai ir ekonomiškai (šiuo klausimu žr. 2008 m. gruodžio 22 d. Sprendimo *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, 40 punktą ir 2019 m. balandžio 4 d. Sprendimo *Germanwings*, C-501/17, EU:C:2019:288, 31 punktą).

45 Būtent oro vežėjas turi įrodyti, kad net panaudodamas visas turimas personalo, materialines ir finansines priemones ir nepatirdamas nepakeliamos naštos, atsižvelgiant į įmonės pajėgumus tuo metu, jis akivaizdžiai nebūtų galėjęs išvengti skrydžio atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui dėl ypatingų aplinkybių, su kuriomis susidūrė (šiuo klausimu žr. 2008 m. gruodžio 22 d. Sprendimo *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, 41 punktą ir 2017 m. gegužės 4 d. Sprendimo Pešková ir Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, 29 punktą).

46 Taigi Teisingumo Teismas įtvirtino lanksčią ir individualizuotą sąvokos „pagrįstos priemonės“ sampratą ir paliko nacionaliniam teismui įvertinti, ar konkrečioje situacijoje gali būti laikoma, kad oro vežėjas ėmėsi situacijai pritaikytų priemonių, t. y. priemonių, kurias jis galėjo techniškai ir finansiškai įgyvendinti tuo momentu, kai susiklostė ypatingos aplinkybės (šiuo klausimu žr. 2008 m. gruodžio 22 d. Sprendimo *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, 42 punktą; 2011 m. gegužės 12 d. Sprendimo *Eglītis ir Ratnieks*, C-294/10, EU:C:2011:303, 30 punktą ir 2017 m. gegužės 4 d. Sprendimo *Pešková ir Peška*, C-315/15, EU:C:2017:342, 30 punktą).

47 Iš to išplaukia, kad Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalis negali būti aiškinama kaip bendrai ir nediferencijuotai įpareigojanti oro vežėją, imantis šioje nuostatoje nurodytų „pagrįstų priemonių“, įgyvendinti konkrečią prevencinę priemonę, kaip antai laikyti rezerve pakaitinių orlaivių parką su atitinkama įgula, kai yra informuotas apie variklio gamintojo nustatytą variklio konstrukcijos defektą, kad užkirstų kelią „ypatingų aplinkybių“ atsiradimui ir jų pasekmėms.

48 Turint tai omenyje, siekdamas įvertinti, ar oro vežėjas ėmėsi „visų pagrįstų priemonių“ pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas turi atlikti bendrą vertinimą, atsižvelgdamas, pirma, į visas priemones, kurių oro vežėjas ėmėsi nuo tada, kai sužinojo apie variklio gamintojo nustatytą konstrukcijos defektą, palyginti su priemonėmis, kurių jis galėjo imtis siekdamas apsisaugoti nuo to, kad vieno iš jo orlaivio atveju nesusiklostytų tokia ypatinga aplinkybė, ir, antra, į šio vežėjo veiksmus aptikus atitinkamo orlaivio variklio defektą, siekiant išvengti skrydžio atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui.

49 Šiuo atžvilgiu primintina, kad vien minimalių techninės orlaivių priežiūros taisyklių laikymosi nepakanka siekiant įrodyti, jog oro vežėjas ėmėsi „visų pagrįstų priemonių“, kaip tai suprantama pagal šią nuostatą (šiuo klausimu žr. 2008 m. gruodžio 22 d. Sprendimo *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, 43 punktą).

50 Šiomis aplinkybėmis prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, atsižvelgdamas į oro vežėjo finansinius, materialinius ir žmogiškuosius išteklius, turi įvertinti, ar jis galėjo išsinuomoti papildomų orlaivių įvairiomis sąlygomis, t. y. *dry lease* / *wet lease* sąlygomis, arba ar jis, atsižvelgiant į tas pačias priemones, galėjo prevenciškai pakeisti variklį pagal remonto planą ar sustabdyti orlaivio eksploataciją, kol gamintojas jį pataisys ar pakeis. Šiuo tikslu minėtas teismas turi atsižvelgti į mažą galimybę disponuoti pakaitiniais varikliais dėl variklių trūkumo pasauliniu mastu, taip pat į laiką, reikalingą naujam varikliui sumontuoti nuo konstrukcijos defekto atsiradimo.

51 Galiausiai šios bendros analizės tikslais taip pat svarbu pažymėti, kad iš principo niekas nedraudžia oro vežėjui, kuris yra informuotas apie variklio konstrukcijos defektą ir galimą jo atsiradimą viename iš jo eksploatuojamų lėktuvų, prevenciškai rezerve laikyti pakaitinių orlaivių parką su atitinkama įgula, jei ši priemonė jam pakeliama techniniu, ekonominiu ir personalo požiūriais, o tai turi įvertinti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas.

52 Vis dėlto prie visų „pagrįstų priemonių“, kurių galima tikėtis iš oro vežėjo, negalima priskirti D. rašytinėse pastabose siūlomos priemonės įpareigoti oro vežėją automatiškai iš naujo pertvarkyti savo skrydžių tinklo mastą proporcingai savo veiklos pajėgumams. Tokia priemonė skrydžių planavimo etape gali reikšti, kad dėl hipotetinio konstrukcijos defekto atsiradimo bus atšaukta arba ilgam laikui atidėta daug skrydžių, o dėl to vežėjas gali patirti nepakeliamą naštą atsižvelgiant į jo įmonės pajėgumus.

53 Remiantis tuo, kas išdėstyta, į antrąjį klausimą atsakytina: Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalis turi būti aiškinama taip, kad oro vežėjas, imdamasis „visų pagrįstų priemonių“, kurias privalo įgyvendinti siekdamas išvengti „ypatingų aplinkybių“, kaip jos suprantamos pagal tą nuostatą, ir jų pasekmių, pavyzdžiui, aptikti paslėptą vieno iš jo orlaivių variklio konstrukcijos defektą, gali taikyti prevencinę priemonę, konkrečiai – laikyti rezerve pakaitinių orlaivių parką, su sąlyga, kad ši priemonė yra techniškai ir ekonomiškai įgyvendinama atsižvelgiant į vežėjo pajėgumus reikšmingu momentu.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

54 Kadangi šis procesas pagrindinės bylos šalims yra vienas iš etapų prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo nagrinėjamoje byloje, bylinėjimosi išlaidų klausimą turi spręsti šis teismas. Išlaidos, susijusios su pastabų pateikimu Teisingumo Teismui, išskyrus tas, kurias patyrė minėtos šalys, nėra atlygintinos.

Remdamasis šiais motyvais, Teisingumo Teismas (aštuntoji kolegija) nusprendžia:

1. 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, 5 straipsnio 3 dalis

turi būti aiškinama taip:

šioje nuostatoje vartojama sąvoka „ypatingos aplinkybės“ apima lėktuvo, kuris turi vykdyti skrydį, variklio paslėpto konstrukcijos defekto aptikimą, net jeigu variklio

gamintojas prieš kelis mėnesius iki atitinkamo skrydžio buvo informavęs oro vežėją apie šio tipo defekto egzistavimą.

2. Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalis

turi būti aiškinama taip:

oro vežėjas, imdamasis „visų pagrįstų priemonių“, kurias privalo įgyvendinti siekdamas išvengti „ypatingų aplinkybių“, kaip jos suprantamos pagal tą nuostatą, ir jų pasekmių, pavyzdžiui, aptikti paslėptą vieno iš jo orlaivių variklio konstrukcijos defektą, gali taikyti prevencinę priemonę, konkrečiai – laikyti rezerve pakaitinių orlaivių parką, su sąlyga, kad ši priemonė yra techniškai ir ekonomiškai įgyvendinama atsižvelgiant į vežėjo pajėgumus reikšmingu momentu.

Parašai.