



Netgi tuo atveju, kai skrydis atšaukiamas dėl netikėtų techninių problemų, oro vežėjai privalo išmokėti kompensaciją keleiviams

Vis dėlto kai kuriais atvejais tam tikros techninės problemos, be kita ko, kylančios dėl skrydžių saugumui pavojų keliančių paslėptų gamybos defektų ar dėl sabotazo arba terorizmo aktų, gali būti pagrindas oro vežėjus atleisti nuo jiems tenkančios kompensavimo pareigos

Atšaukus skrydį, pagal Europos Sąjungos teisę oro vežėjas privalo¹ pasirūpinti atitinkamais keleiviais ir jiems išmokėti kompensaciją (nuo 250 iki 600 eurų, atsižvelgiant į nuotolį). Tačiau jis neprivalo kompensuoti, jeigu gali įrodyti, kad skrydis buvo atšauktas dėl ypatingų aplinkybių, kurių nebuvo galima išvengti, net jeigu būtų imtasi visų pagrįstų priemonių.

C. van der Lans buvo įsigijusi lėktuvo bilietą KLM vykdomam skrydžiui iš Kito (Ekvadoras) į Amsterdamą (Nyderlandai). Lėktuvas atskrido į Amsterdamą vėluodamas 29 valandas. KLM teigimu, vėluota dėl ypatingų aplinkybių, susijusių su keliais gedimais: dvi detalės buvo su defektais, būtent degalų pompa ir hydromechaninė sistema. Šias detales, kurių nebuvo galima gauti vietoje, reikėjo atskraidinti lėktuvu iš Amsterdamo, paskui sumontuoti į atitinkamą lėktuvą. KLM taip pat nurodė, kad detalės su defektais neviršijo vidutinės tarnavimo trukmės, o jų gamintojas nepateikė jokių specifinių nuorodų apie tai, kad, praėjus tam tikram šių detalių naudojimo laikui, galėtų pasitaikyti gedimų.

C. van der Lans kreipėsi į *Rechtbank Amsterdam* (Amsterdamo teismas), o šis nusprendė pateikti prejudicinius klausimus Teisingumo Teismui. Iš esmės tas teismas nori sužinoti, ar techninė problema, kuri atsirado netikėtai, ne dėl netinkamos techninės priežiūros ir nebuvo nustatyta per įprastą patikrinimą, patenka į sąvoką „ypatingos aplinkybės“, dėl kurių atitinkamai oro vežėjas būtų atleistas nuo savo pareigos kompensuoti.

Šios dienos sprendime Teisingumo Teismas pirmiausia primena, jog iš jo praktikos matyti, kad techninės problemos iš tiesų gali būti priskirtos prie ypatingų aplinkybių. Vis dėlto su tokiomis problemomis susijusios aplinkybės gali būti laikomos „ypatingomis“ tik jeigu susijusios su įvykiu, kuris nėra būdingas normaliai oro vežėjo veiklai ir kurio dėl jo pobūdžio ir atsiradimo priežasčių oro vežėjas negali realiai valdyti². (36). Anot Teisingumo Teismo, taip, be kita ko, būtų, kai oro vežėjo lėktuvų parką sudarančių lėktuvų konstruktorius ar kompetentinga valdžios institucija pastebėtų, kad skrydžiams naudojamuose lėktuvuose yra skrydžių saugumui pavojų keliantis paslėptas gamybos defektas. Taip pat būtų ir tada, kai orlaiviams žalos padarytų sabotazo ar terorizmo veiksmai.

Vis dėlto, kadangi naudojant orlaivius neišvengiamai kyla techninių problemų, vykdydami savo veiklą oro vežėjai paprastai su jomis susiduria. Šiuo atžvilgiu atliekant techninę orlaivių priežiūrą pastebėtos ar dėl nepakankamos tokios priežiūros atsiradusios techninės problemos pačios savaime negali būti laikomos „ypatingomis aplinkybėmis“.

¹ 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 261/2004, nustatantis bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisyklės atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinantį Reglamentą (EEB) Nr. 295/91 (OL L 46, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 8 t., p. 10).

² Žr. 2008 m. gruodžio 22 d. Teisingumo Teismo sprendimą Wallentin-Hermann (byla [C-549/07](#)), PS Nr. [100/08](#).

Be to, Teisingumo Teismas pažymėjo, kad gedimas, atsiradęs dėl tam tikrų orlaivio detalių jau buvusių trūkumų, žinoma, laikytinas netikėtu įvykiu. Tai reiškia, kad toks gedimas glaudžiai susijęs su labai kompleksiška orlaivio funkcionavimo sistema, nes jį oro vežėjas dažnai naudoja sudėtingomis ar netgi ekstremaliomis meteorologinėmis sąlygomis, beje, turint omenyje tai, kad jokia orlaivio detalė nėra amžina.

Todėl oro vežėjui vykdant savo veiklą šis netikėtas įvykis būdingas normaliai oro vežėjo veiklai, nes šis vežėjas paprastai susiduria su tokiomis nenumatytomis techninėmis problemomis. Be to, aplinkybės, kaip antai, išvengti tokio gedimo ar jį pašalinti, įskaitant pakeisti su defektu buvusias detales, atitinkamas oro vežėjas gali realiai valdyti, nes būtent jis turi užtikrinti ekonominiais tikslais jo eksploatuojamų orlaivių priežiūrą ir tinkamą funkcionavimą.

Vadinasi, techninė problema, kaip nagrinėjamoji šioje byloje, nepatenka į „ypatingų aplinkybių“ sąvoką.

Šiuo atžvilgiu Teisingumo Teismas taip pat primena, kad pagal Europos teisę įvykdytos pareigos neapriboja to oro vežėjo teisės reikalauti žalos atlyginimo iš bet kurio už atidėtą skrydį atsakingo asmens, pavyzdžiui, iš tam tikrų detalių su defektais gamintojo.

PASTABA: Prašyme priimti prejudicinį sprendimą valstybių narių teismai, nagrinėdami juose iškeltą bylą, gali pateikti Teisingumo Teismui klausimus dėl Sąjungos teisės išaiškinimo ar Sąjungos teisės akto galiojimo. Teisingumo Teismas nenagrinėja nacionalinės bylos. Remdamasis Teisingumo Teismo sprendimu šią bylą turi išspręsti nacionalinis teismas. Šis sprendimas taip pat privalomas kitiems nacionaliniams teismams, nagrinėjantiems panašias problemas.

Žiniasklaidai skirtas neoficialus dokumentas, neįpareigojantis Teisingumo Teismo.

[Visas sprendimo tekstas](#) nuo jo paskelbimo dienos prieinamas CURIA tinklalapyje.

Kontaktinis asmuo: Gitte Stadler ☎ (+352) 4303 3127

Nuotraukas iš sprendimo paskelbimo posėdžio galima rasti „[Europe by Satellite](#)“ ☎ (+32) 2 2964106