



Prese un informācija

Eiropas Savienības Tiesa
PAZIŅOJUMS PRESEI Nr. 105/15
Luksemburgā, 2015. gada 17. septembrī

Spridums lietā C-257/14
Corina van der Lans/Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV

Pat gadījumā, kad lidojums atcelts neparedzētu tehnisku problēmu dēļ, gaisa pārvadātājiem jāizmaksā kompensācija pasažieriem

Tomēr pārvadātājiem nav pienākuma izmaksāt kompensāciju gadījumā, kad ir radušās problēmas dēļ slēptiem ražošanas defektiem, kuri ietekmē lidojumu drošību, vai arī tās ir saistītas ar sabotāžu vai terorismu

Lidojuma atcelšanas gadījumā gaisa pārvadātājam saskaņā ar Savienības tiesībām ¹ ir jāuzņemas rūpes par attiecīgajiem pasažieriem un jāizmaksā tiem kompensācija (no EUR 250 līdz EUR 600, atkarībā no attāluma). Tomēr tam nav pienākuma izmaksāt šo kompensāciju, ja tas var pierādīt, ka atcelšana ir notikusi ārkārtēju apstākļu dēļ, no kuriem nevarētu izvairīties pat tad, ja veiktu visus iespējamus pasākumus.

C. van der Lans bija rezervējusi aviobiļeti no Kito [Quito] (Ekvadora) uz Amsterdamu (Nīderlande), lidojumam, kuru apkalpo *KLM*. Lidmašīna Amsterdamā ieradās ar 29 stundu nokavēšanos. *KLM* norādīja, ka šī kavēšanās radās ārkārtēju apstākļu, proti, virknes defektu dēļ: bija bojātas divas detaļas, proti, degvielas sūknis un hidromehāniskais elements. Šīs rezerves daļas, kuras nebija pieejamas, bija jāpiegādā no Amsterdamas ar lidmašīnu, lai pēc tam tās iemontētu attiecīgajā lidmašīnā. *KLM* turklāt norādīja, ka bojātās detaļas nebija lietotas ilgāk par to vidējo izmantošanas laiku un ka to ražotājs nebija sniedzis nekādu konkrētu paskaidrojumu, kādēļ varētu rasties defekti, kad šīs detaļas ir kalpojušas noteiktu laiku.

C. van der Lans vērsās *Rechtbank Amsterdam* (Amsterdamas tiesā), kura nolēma uzdot prejudiciālus jautājumus Tiesai. Tā būtībā vēlējās noskaidrot, vai tāda pēkšņi radusies tehniska problēma, kas nav nepienācīgas apkopes rezultāts un kas turklāt nav konstatēta regulārajās apkopes pārbaudēs, ietilpst jēdzienā "ārkārtēji apstākļi", tādējādi atbrīvojot gaisa pārvadātāju no pienākuma izmaksāt kompensāciju.

Šodien pasludinātajā spriedumā Tiesa vispirms atgādina, ka no tās judikatūras izriet, ka tehniskas problēmas tik tiešām var uzskatīt par ārkārtējiem apstākļiem. Taču šādas problēmas aptverošus apstākļus var kvalificēt kā "ārkārtējus" tikai tad, ja tie ir saistīti ar notikumu, kas nav raksturīgs attiecīgā gaisa pārvadātāja normālai darbībai un tā rakstura vai izcelsmes dēļ ir ārpus šī pārvadātāja faktiskās kontroles ². Tiesa norāda, ka tā, piemēram, var būt situācijā, kad attiecīgā gaisa pārvadātāja flotē ietilpstošo lidaparātu konstruktors vai kompetentā iestāde atklāj, ka tiem, lai gan tie jau ir ekspluatācijā, ir slēpti ražošanas defekti, kas ietekmē lidojumu drošību. Tāpat var būt gadījumā, kad gaisakuģiem radīto bojājumu cēlonis ir sabotāža vai terorisms.

Katrā ziņā, tā kā lidmašīnu darbībā neizbēgami rodas tehniskas problēmas, gaisa pārvadātāji ar šādām problēmām sastopas savas parastās darbības ietvaros. Šai ziņā tehniskās problēmas, kas ir atklātas lidmašīnu apkopes laikā vai kuru cēlonis ir šādas apkopes neesamība, pašas par sevi nevar būt "ārkārtēji apstākļi".

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 11. februāra Regula (EK) Nr. 261/2004, ar ko paredz kopīgus noteikumus par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos un ar ko atceļ Regulu (EEK) Nr. 295/91 (OV L 46, 1. lpp.).

² Skat. Tiesas 2008. gada 22. decembra spriedumu *Wallentin-Hermann*, lieta [C-549/07](#), PP Nr. [100/08](#).

Turpinot Tiesa norāda, ka motora defekts lidmašīnas detaļu priekšlaicīgu bojājumu dēļ pavisam noteikti ir pēkšņs notikums. Tādējādi šāds defekts ir nesaraujami saistīts ar ļoti sarežģīto lidmašīnas darbību, jo gaisa pārvadātājs to lieto apstākļos, tostarp laika apstākļos, kas ir sarežģīti, pat ekstrēmi, tomēr ņemot vērā, ka neviena lidmašīnas detaļa nav neaizstājama.

Tādēļ gaisa pārvadātāja ikdienā šis pēkšņais notikums ietilpst tā parastajā darbībā, jo šis pārvadātājs ar šādām neparedzētām tehniskām problēmām sastopas regulāri. Turklāt šāda defekta novēršana vai tā radītā nepieciešamība pēc remonta, tostarp pāragri nolietojušās detaļas nomaiņa, nav ārpus attiecīgā gaisa pārvadātāja kontroles, jo tieši viņam ir jānodrošina lidmašīnu, kuras tas izmanto savas saimnieciskās darbības veikšanai, apkope un funkcionēšana.

Līdz ar to tāda tehniska problēma kā pamatlietā neietilpst jēdzienā “ārkārtēji apstākļi”.

Šai ziņā Tiesa ir turklāt atgādinājusi, ka atbilstoši Eiropas tiesībām izpildītie pienākumi neietekmē gaisa pārvadātāju tiesības lūgt atlīdzinājumu no visām personām, kuras ir radījušas kavējumu, tostarp no konkrēto bojāto detaļu ražotāja.

ATGĀDINĀJUMS: Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ļauj dalībvalstu tiesām to tiesvedības ietvaros uzdot jautājumus Tiesai par Savienības tiesību interpretāciju vai Savienības akta spēkā esamību. Tiesa neiztiesā valsts prāvas. Valsts tiesai ir jāatrisina lieta saskaņā ar Tiesas nolēmumu. Šis nolēmums līdzīgā veidā ir saistošs citām valstu tiesām, kurām ir jāatrisina līdzīgas problēmas.

Neoficiāls dokuments plašsaziņas līdzekļu vajadzībām, kas Tiesai nav saistošs.

[Pilns sprieduma teksts](#) tiek publicēts CURIA mājas lapā pasludināšanas dienā.

Kontaktpersona presei: Gitte Stadler ☎ (+352) 4303 3127

Sprieduma pasludināšanas attēli ir pieejami no [“Europe by Satellite”](#) ☎ (+32) 2 2964106