

Lieta C-385/23**Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu****Iesniegšanas datums:**

2023. gada 22. jūnijs

Iesniedzējtiesa:*Korkein oikeus* (Somija)**Datums, kurā pieņemts iesniedzējtiesas nolēmums:**

2023. gada 22. jūnijs

Prasītājs:

pasažieris A

Atbildētāja:*Finnair Oyj*

KORKEIN OIKEUS [AUGSTĀKĀS TIESAS]	LĒMUMS	[– –]
	DATUMS	[– –]
	2023. gada 22. jūnijs	

PRASĪTĀJS: pasažieris A

ATBILDĒTĀJA: *Finnair Oyj*

PRIEKŠMETS: strīds par pakalpojumu līgumu

KORKEIN OIKEUS [AUGSTĀKĀS TIESAS] NOLĒMUMS*Tiesvedības priekšmets*

- 1 Lieta ir par to, kā interpretēt Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 261/2004 (2004. gada 11. februāris), 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.), 5. panta 3. punktu. Ir jālemj par to, vai aviosabiedrībai ir jāmaksā pasažierim Regulas Nr. 261/2004 7. pantā paredzētā vienreizējā (paušālā) kompensācija, vai tomēr ir pastāvējis ārkārtējs apstāklis šīs regulas 5. panta 3. punkta izpratnē, kurš atbrīvo no kompensēšanas pienākuma un no kura nevarēja izvairīties pat tad, ja būtu veikti visi iespējamie pasākumi.

Nozīmīgie faktiskie apstākļi

- 2 Pasažieris A bija rezervējis vietu *Finnair Oyj* 2016. gada 25. marta lidojumā no Helsinkiem uz Bangkoku. Lidojums bija iepļānots ar lidmašīnu “Airbus A350”, kas ekspluatācijā bija bijis 5,5 mēnešus. Degvielas tvertnes uzpildes laikā īsi pirms pacelšanās radās traucējums lidmašīnas degvielas daudzuma mērīšanas sistēmā. Defekts tika atzīts par būtisku lidojuma drošībai, un līdz ar to lidojums ar attiecīgo lidmašīnu tika atcelts, bet 2016. gada 26. martā tika veikts lidojums ar aizstājošu šā uzņēmuma lidmašīnu. Lidojums galamērķi sasniedza ar aptuveni 20 stundu nokavējumu.
- 3 Izmantotās lidmašīnas tips bija jauns, un pirms aplūkojamā notikuma, kad šāds traucējums radās pirmoreiz visā pasaulē, par šo defektu nekas nebija zināms. Tāpēc nedz lidmašīnas ražotājs, nedz lidojumu drošības iestāde nebija iepriekš ziņojuši par šo defektu. Uzreiz tika uzsākta izmeklēšana, lai noskaidrotu traucējuma iemeslu. Aptuveni pēc vienas dienas defekts tika novērsts, izlejot degvielu no tvertnes un uzpildot degvielas tvertni no jauna, un pēc tam lidmašīna atkal bija izmantojama lidojumiem. Turpmākā izmeklēšanā, ko veica lidmašīnas ražotājs, tika atklāts, ka aplūkojamo degvielas daudzuma mērīšanas sistēmas traucējumu bija izraisījis slēpts konstrukcijas defekts, kas skar visas šā tipa lidmašīnas.
- 4 Aplūkojamā tipa lidmašīnas vairākus mēnešus pēc tam tika izmantotas lidojumos, līdz 2017. gada februārī programmatūras atjauninājums beidzot novērsa šo defektu. Kopš tā laika šādi “Airbus A350” darbības traucējumi vairs nav tikuši konstatēti.

Tiesvedība

- 5 Pasažieris A cēla *Kārājāoikeus* [pirmās instances tiesā] prasību pret *Finnair Oyj* par vienreizēju (paušālu) kompensāciju 600 EUR apmērā, kas paredzēta Regulā Nr. 261/2004. *Finnair Oyj* iebilda pret šo prasību. Tā apgalvoja, ka ir pastāvējis slēpts konstrukcijas defekts, kas ir uzskatāms par aviosabiedrībai ārkārtēju apstākli šīs regulas 5. panta 3. punkta izpratnē. Turklāt tā esot veikusi visus tai iespējamus pasākumus.
- 6 *Kārājāoikeus* pauda uzskatu, ka *Finnair Oyj* bija jārēķinās ar to, ka, izmantojot jauna tipa lidmašīnu, tai būs jāsasaras ar nepieciešamību pēc remonta, ko ir grūti prognozēt tādu konstrukcijas un ražošanas defektu dēļ kā šajā lietā. Šādi defekti esot raksturīgi aviosabiedrības parastajai darbībai, un tas vien, ka lidmašīnas

ražotājs saistībā ar jauno lidmašīnas tipu nebija sniedzis aviosabiedrībai instrukcijas par rīcību šāda defekta gadījumā, nepadarot šo notikumu par ārkārtēju. *Käräjäoikeus* prasību apmierināja.

- 7 *Finnair Oyj* iesniedza *Hovioikeus* (apelācijas tiesa) apelācijas sūdzību par *Käräjäoikeus* spriedumu. *Hovioikeus* konstatēja, ka tas bija neparedzēts lidojuma drošības defekts. Tās skatījumā traucējums nebija raksturīgs *Finnair Oyj* parastajai darbībai, kā arī, ņemot vērā tā būtību vai iemeslu, *Finnair Oyj* arī faktiski nevarēja to kontrolēt, tādējādi tas esot ārkārtējs apstāklis. *Hovioikeus* atbrīvoja *Finnair Oyj* no pienākuma izmaksāt kompensāciju A sakarā ar lidojuma kavēšanos.
- 8 *Korkein oikeus* atzina A pārsūdzību par pieņemamu. A atkārtoti cēla *Korkein oikeus* prasību par kompensāciju, savukārt *Finnair Oyj* lūdza to noraidīt.

Piemērojamās tiesību normas

- 9 Saskaņā ar Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunktu pasažieriem ir tiesības saņemt 7. pantā paredzēto kompensāciju no apkalpojošā gaisa pārvadātāja, atskaitot dažus izņēmumus. Saskaņā ar šīs regulas 5. panta 3. punktu apkalpojošajam gaisa pārvadātājam nav jāmaksā 7. pantā paredzētā kompensācija, ja tas var pierādīt, ka lidojuma atcelšanu ir izraisījuši ārkārtēji apstākļi, no kuriem nevarētu izvairīties pat tad, ja tiktu veikti visi iespējamie pasākumi.
- 10 No Eiropas Savienības Tiesas pastāvīgās judikatūras izriet, ka pasažieri, kuru lidojumi kavējas trīs vai vairāk stundas, attiecībā uz šīs regulas 7. pantā paredzēto kompensāciju ir pielīdzināmi atceltu lidojumu pasažieriem (spriedums, 2009. gada 19. novembris, *Sturgeon u.c.*, apvienotās lietas C-402/07 un C-432/07, EU:C:2009:716, 69. punkts).
- 11 Jēdziens “ārkārtēji apstākļi” regulā nav definēts. Regulas 14. apsvērumā ir teikts, ka šādi apstākļi var rasties, piemēram, no politiskas nestabilitātes, meteoroloģiskiem apstākļiem, kas nav piemēroti attiecīgā lidojuma veikšanai, drošības riska, negaidītu lidojuma drošības trūkumu un streiku dēļ, kas ietekmē apkalpojošā gaisa pārvadātāja darbību.

Nepieciešamība lūgt prejudiciālu nolēmumu

- 12 *Korkein oikeus* izskatāmajā lietā pamatota nolēmuma pieņemšanai ir nepieciešama Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta interpretācija attiecībā uz nosacījumiem, kādos slēpts konstrukcijas defekts var tikt uzskatīts par ārkārtēju apstākli. Lietā tika norādīts, ka arī citu Eiropas Savienības dalībvalstu tiesas ir pieņēmušas nolēmumus par prasījumiem saņemt kompensāciju lidojumu kavējumu gadījumos, ko izraisījis tāds pats defekts.
- 13 Eiropas Savienības Tiesa vairākos spriedumos ir paudusi nostāju par to, vai tehniskas problēmas ir kvalificējamās par ārkārtējiem apstākļiem. Spriedumā *van*

der Lans (spriedums, 2015. gada 17. septembris, *van der Lans*, C-257/14, EU:C:2015:618) Tiesa ir norādījusi, ka – tā kā lidmašīnu darbībā neizbēgami rodas tehniskas problēmas – gaisa pārvadātāji ar šādām problēmām sastopas savas parastās darbības ietvaros (37. punkts). Taču dažas tehniskas problēmas var uzskatīt par ārkārtējiem apstākļiem. 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 (38. punkts). Turklāt lietā *van der Lans* Tiesa atzina par nozīmīgu to, ka nedz attiecīgā gaisa pārvadātāja lidmašīnu flotes ražotājs, nedz kompetentā iestāde nebija norādījuši, ka ne tikai konkrētajai lidmašīnai, bet arī citām šīs flotes lidmašīnām ir slēpts ražošanas defekts, kas ietekmē lidojumu drošību (39. un 40. punkts).

- 14 Nesenākā judikatūrā (skat., piemēram, spriedumu, 2022. gada 7. jūlijs, *SATA International – Azores Airlines*, C-308/21, EU:C:2022:533, 25. punkts) Tiesa ir norādījusi, ka, novērtējot ārkārtēju apstākļu jēdzienu, notikumi, kuru cēlonis apkalpojošā gaisa pārvadātāja kontekstā ir “iekšējs”, ir jānošķir no notikumiem, kuru cēlonis ir “ārējs”. Šis jēdziens kā tā dēvētos “ārējos” notikumus ietver notikumus, kuri daļēji izriet no gaisa pārvadātāja darbības un daļēji no praksē vairāk vai mazāk regulāriem ārējiem apstākļiem, kurus gaisa pārvadātājs nevar ietekmēt, jo tos izraisījušas dabas norises vai trešās personas – piemēram, cita gaisa pārvadātāja vai publiskā vai privātā sektora struktūras, kas iesaistīta aviācijas vai lidostu darbībā, – rīcība.
- 15 Vērtējot izskatāmo lietu, rodas jautājums, kā interpretēt iepriekš minēto, ja lidojuma kavēšanos sākotnēji izraisīja defekts, kas pirmoreiz tika konstatēts konkrētajā lidmašīnā un ko iepriekš nebija atklājis nedz lidmašīnas ražotājs, nedz kompetentā iestāde, bet vēlāk ražotājs konstatēja, ka tas ir slēpts konstrukcijas defekts, kas skar visas šā jaunā tipa lidmašīnas.
- 16 *Korkein oikeus* skatījumā ir nepieciešama interpretācija par to, vai tāda tehniska problēma kā šajā lietā aplūkojamā, kas radās jaunā lidmašīnā, ir uzskatāma par “ārēju” vai “iekšēju” notikumu. Vai notikums ir kvalificējams kā “ārējs” tikai tāpēc, ka pēc defekta atklāšanas ir kļuvis skaidrs, ka arī citām attiecīgā tipa lidmašīnām ir bijis tāds pats slēpts trūkums, kas nozīmīgs lidojumu drošībai? Vai ar to, ka ražotājs vēlāk paziņoja, ka šis defekts ir tā dēvētais tipa defekts, ir pietiekami, lai apstākļus varētu uzskatīt par ārkārtējiem, vai tomēr ar jēdzienu “trešās personas rīcība” drīzāk ir jāsaprot, piemēram, pēkšņi aizliegumi konkrēta tipa lidmašīnas izmantot lidojumos?
- 17 Ja tāds defekts kā šajā lietā aplūkojamais nav uzskatāms par ārkārtēju apstākli tikai tādēļ vien, ka pēc defekta, kas kavēja lidojumu, atklāšanas kļuva skaidrs, ka arī citām attiecīgā tipa lidmašīnām ir tāds pats slēpts defekts, ir jāpārbauda, vai šāds defekts, kas radies vienai lidmašīnai un kas galu galā tika novērsts, var tikt uzskatīts par šādu apstākli citu iemeslu dēļ. Saskaņā ar Eiropas Savienības Tiesas pastāvīgo judikatūru tehnisku problēmu gadījumā ārkārtējie apstākļi ir tādi notikumi, kas atbilst diviem kumulatīviem nosacījumiem. Pirmkārt, notikums nav

raksturīgs attiecīgā gaisa pārvadātāja parastajai darbībai. Otrkārt, savas būtības vai cēloņa dēļ šis pārvadātājs faktiski nevar to ietekmēt (piemēram, spriedums, 2008. gada 22. decembris, *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, 23. punkts).

- 18 Spriedumā *van der Lans* (41. un 43. punkts) ir norādīts, ka konkrētu detaļu defektu priekšlaicīga rašanās principā ir saistīta ar ļoti sarežģīto lidmašīnas darbību, jo gaisa pārvadātājs to bieži lieto smagos vai pat ekstrēmos apstākļos. Šādā gadījumā ir uzskatāms, ka attiecīgajam gaisa pārvadātājam ir jāspēj ietekmēt arī defekta novēršanu vai tā radīto nepieciešamību pēc remonta, jo gaisa pārvadātāja uzdevums ir nodrošināt savas saimnieciskās darbības vajadzībām izmantoto lidmašīnu apkopi un netraucētu funkcionēšanu. Piemēram, arī spriedumā *Finnair* ir norādīts, ka ārkārtējs apstāklis nav konkrētu lidmašīnas detaļu priekšlaicīgs, pat pēkšņs defekts, jo tas principā ir nesaraujami saistīts ar lidmašīnas darbības sistēmu (skat. spriedumu, 2020. gada 12. marts, *Finnair*, C-832/18, EU:C:2020:204, 41. punkts).
- 19 Rodas jautājums, vai iepriekš izklāstītā interpretācija par konkrētu detaļu priekšlaicīgiem defektiem ir piemērojama arī tādām slēptam ražošanas vai konstrukcijas defektam kā šajā lietā aplūkojamajam, kurš pirmoreiz konstatēts jauna tipa lidmašīnai un kura novēršanai bija nepieciešams programmatūras atjauninājums. Šajā lietā aplūkojamais defekts no minētajā spriedumā *Finnair* ražotāja paziņotā slēptā ražošanas vai konstrukcijas defekta (*technical follow-up*) atšķiras ar to, ka lidojuma atcelšanas brīdī nedz ražotājs, nedz gaisa pārvadātājs nezināja, kāds ir šeit aplūkojamā jaunā tipa lidmašīnas defekta cēlonis un kā to var novērst. Tomēr, kā liecina lietā iesniegtie pierādījumi, nav nekas neparasts, ka jauna tipa lidmašīnai ekspluatācijas sākumposmā ir slēpti defekti.

Prejudiciālie jautājumi

Pēc tam, kad lietas dalībniekiem tika dota iespēja izteikties par lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu saturu, *Korkein oikeus* nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Eiropas Savienības Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:

1) Vai gaisa pārvadātājs var atsaukties uz ārkārtējiem apstākļiem Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē situācijā, kad lidmašīnas ražotājs ir paziņojis par slēptu defektu konkrēta tipa lidmašīnu konstrukcijā, kurš ietekmē lidojumu drošību, pat ja šis paziņojums tika sniegts tikai pēc lidojuma kavēšanās vai atcelšanas?

2) Ja atbilde uz pirmo jautājumu būtu noliedzoša un ja būtu jāpārbauda, vai šos apstākļus ir izraisījuši notikumi, kuri raksturīgi attiecīgā gaisa pārvadātāja parastajai darbībai un kurus to būtības vai cēloņa dēļ tam faktiski būtu jāspēj ietekmēt, vai Eiropas Savienības Tiesas judikatūra par konkrētu tehnisko detaļu priekšlaicīgiem defektiem ir piemērojama arī tādā lietā kā šī, kurā lidojuma atcelšanas brīdī nedz ražotājs, nedz gaisa

pārvadātājs nezināja, kāda veida defekts ir aplūkojamā jaunā tipa lidmašīnai un kā to var novērst?

Pēc prejudiciālā nolēmuma saņemšanas *Korkein oikeus* taisījis spriedumu šajā lietā.

[--]

DARBBA VERSIJA