



Judikatūras krājums

TIESAS SPRIEDUMS (trešā palāta)

2019. gada 4. aprīlī *

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – Gaisa transports – Regula (EK) Nr. 261/2004 – 5. panta 3. punkts – Kompensācija pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos – Apjoms – Atbrīvojums no kompensācijas izmaksāšanas pienākuma – Jēdziens “ārkārtēji apstākļi” – Gaisakuģa riepas bojājums, ko izraisījis uz skrejceļa esošs svešķermenis

Lietā C-501/17

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko *Landgericht Köln* (Kēlnes apgabaltiesa, Vācija) iesniedza ar lēmumu, kurš pieņemts 2017. gada 25. jūlijā un kurš Tiesā reģistrēts 2017. gada 18. augustā, tiesvedībā

Germanwings GmbH

pret

Wolfgang Pauels,

TIESA (trešā palāta)

šādā sastāvā: ceturtās palātas priekšsēdētājs M. Vilars [*M. Vilaras*], kas pilda trešās palātas priekšsēdētāja pienākumus, tiesneši J. Malenovskis [*J. Malenovský*], L. Bejs Larsens [*L. Bay Larsen*], M. Safjans [*M. Safjan*] un D. Švābi [*D. Šváby*] (referents),

ģenerālvokāts: E. Tančevs [*E. Tanchev*],

sekretārs: D. Dīterts [*D. Dittert*], nodaļas vadītājs,

ņemot vērā rakstveida procesu un 2018. gada 17. septembra tiesas sēdi,

ņemot vērā apsvērumus, ko sniedza:

- *Germanwings GmbH* vārdā – *W. Bloch* un *Y. Pochyla*, *Rechtsanwälte*,
- *W. Pauels* vārdā – *E. Stamer* un *M. Hofmann*, *Rechtsanwälte*,
- Vācijas valdības vārdā – *T. Henze*, *J. Möller*, *M. Hellmann*, *M. Kall* un *J. Techert*, kā arī *A. Berg*, pārstāvji,
- Polijas valdības vārdā – *B. Majczyna*, pārstāvis,
- Eiropas Komisijas vārdā – *K. Simonsson* un *B. Bertelmann* un *K.-Ph. Wojcik*, pārstāvji,

* Tiesvedības valoda – vācu.

noklausījusies ģenerālvokāta secinājumus 2018. gada 22. novembra tiesas sēdē,
pasludina šo spriedumu.

Spriedums

- 1 Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu 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 2004, L 46, 1. lpp.), 5. panta 3. punktu.
- 2 Šis lūgums ir iesniegts tiesvedībā starp *W. Pauels* un *Germanwings GmbH*, gaisa pārvadātāju, saistībā ar gaisa pārvadātāja atteikumu izmaksāt kompensāciju šim pasažierim, kura lidojums ilgi kavējās.

Atbilstošās tiesību normas

- 3 Regulas Nr. 261/2004 14. un 15. apsvērumā ir noteikts:

“(14) Saskaņā ar Monreālas Konvenciju apkalpojošo gaisa pārvadātāju saistības ir jāierobežo vai jāatceļ ārkārtēju apstākļu gadījumos, no kuriem nevarētu izvairīties pat tad, ja veiktu visus iespējamus pasākumus. Šādi apstākļi var rasties jo īpaši politiskas nestabilitātes, meteoroloģisko apstākļu, kas nav piemēroti attiecīgā lidojuma veikšanai, drošības riska, negaidītu lidojuma drošības trūkumu un streiku dēļ, kas ietekmē apkalpojošā gaisa pārvadātāja darbību.

(15) Par ārkārtējiem apstākļiem uzskata tos, kuros gaisa satiksmes pārvaldības lēmums attiecībā uz noteiktu gaisa kuģi noteiktā dienā izraisa ilgu kavēšanos, kavēšanos līdz nākamajai dienai vai viena vai vairāku šā gaisa kuģa lidojumu atcelšanu, pat ja attiecīgais gaisa pārvadātājs ir veicis visus iespējamus pasākumus, lai izvairītos no lidojumu kavēšanās vai atcelšanas.”

- 4 Šīs regulas 5. panta “Atcelšana” 1. un 3. punktā ir paredzēts:

“1. Ja atceļ lidojumu, attiecīgajiem pasažieriem:

[..]

c) ir tiesības saskaņā ar 7. pantu no apkalpojošā gaisa pārvadātāja saņemt kompensāciju, ja vien:

- i) pasažieri nav informēti par atcelšanu vismaz divas nedēļas pirms paredzētā izlidošanas laika vai
- ii) pasažieri nav informēti par atcelšanu laika posmā no divām nedēļām līdz septiņām dienām pirms paredzētā izlidošanas laika un viņiem nav piedāvāta maršruta maiņa, sakarā ar kuru viņi var izlidot ne vairāk kā divas stundas pirms paredzētā izlidošanas laika un sasniegt savu galamērķi mazāk nekā četras stundas pēc iepriekš paredzētā ielidošanas laika, vai arī
- iii) pasažieri nav informēti par atcelšanu mazāk nekā septiņas dienas pirms paredzētā izlidošanas laika un viņiem nav piedāvāta maršruta maiņa, sakarā ar kuru viņi var izlidot ne vairāk kā vienu stundu pirms iepriekš paredzētā izlidošanas laika un sasniegt savu galamērķi mazāk nekā divas stundas pēc paredzētā ielidošanas laika.

[..]

3. Apkalpošajam gaisa pārvadātājam nav jāmaksā kompensācija saskaņā ar 7. pantu, ja tas var pierādīt, ka lidojuma atcelšanu ir izraisījuši ārkārtēji apstākļi, no kuriem nevarētu izvairīties pat tad, ja tiktu veikti visi iespējamie pasākumi.”

5 Minētās regulas 7. panta “Tiesības saņemt kompensāciju” 1. punkta a) apakšpunktā ir paredzēts:

“Ja ir izdarīta atsauce uz šo pantu, pasažieri saņem kompensāciju šādā apmērā:

a) EUR 250 par visiem lidojumiem 1500 kilometru vai mazākā attālumā;

[..].”

Pamatlieta un prejudiciālais jautājums

6 *W. Pauels* pie gaisa pārvadātāja *Germanwings* rezervēja lidojumu no Dublinas (Īrija) uz Diseldorfu (Vācija).

7 Šis lidojums tika veikts 2015. gada 28. augustā, kavējot ielidošanu trīs stundas un divdesmit astoņas minūtes.

8 *Germanwings* atteicās apmierināt *W. Pauels* pieteikumu par kompensācijas izmaksu, pamatojoties uz to, ka attiecīgā lidojuma kavēšanos izraisīja “ārkārtēji apstākļi” Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē, kas to atbrīvo no šīs regulas 5. panta 1. punktā paredzētā pienākuma izmaksāt kompensāciju.

9 Šajā ziņā *Germanwings* apgalvo, ka kavēšanos izraisīja skrūve, kas attiecīgā lidojuma sagatavošanas laikā tika atrasta šo lidojumu veicošā gaisakuģa riepā un kuras dēļ skartā riepa bija jānomaina.

10 *Amtsgericht Köln* (Ķelnes pirmās instances tiesa, Vācija), kurā vērsās *W. Pauels*, piesprieda *Germanwings* viņam izmaksāt summu 250 EUR apmērā, pieskaitot procentus, uzskatīdama, ka gaisakuģa riepas bojājums, ko izraisījusi uz lidostas skrejceļa esošā skrūve, ir apstāklis, kas ietilpst gaisa pārvadātāja parastajā darbībā un ka tas ir tā faktiskajā kontrolē. Lai pamatotu savu nolēmumu, *Amtsgericht Köln* (Ķelnes pirmās instances tiesa) piebilda, ka tās analīze saskan arī ar likumdevēja gribu, un to pierāda tas, ka pastāv skrejceļa pārbaude un likumīgs pienākums to veikt.

11 *Germanwings* par šo nolēmumu iesniedza apelācijas sūdzību *Landgericht Köln* (Ķelnes apgabaltiesa). *Germanwings* uzskata, ka *Amtsgericht Köln* (Ķelnes pirmās instances tiesa) esot pārāk plaši interpretējusi to, kas ir tā kontrolē. Šajā ziņā tas norāda, ka lidostas skrejceļu izmantošana pārsvarā ietilpst vispārējā gaisa satiksmē, nevis konkrētā gaisa pārvadātāja darbībā. Tas uzskata, ka skrejceļu tīrīšana arī neietilpst gaisa pārvadātāja uzdevumos un nav tā kontrolē.

12 *Landgericht Köln* (Ķelnes apgabaltiesa) uzskata, ka strīda risinājums ir atkarīgs no jautājuma, vai saskaņā ar Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punktu, skatot to kopsakarā ar tās 14. apsvērumu, riepas bojājums, kas radies uz skrejceļa esošās skrūves dēļ, ietilpst vai neietilpst attiecīgā gaisa pārvadātāja parastajā darbībā un tā rakstura vai cēloņa dēļ faktiski nav tā kontrolē.

13 Šī tiesa norāda, ka vairākās agrākās tiesvedībās tā ir nospriedusi, ka gaisakuģa riepas bojājums, ko izraisījusi uz skrejceļa esošā skrūve vai tamlīdzīgi priekšmeti, ir “ārkārtēji apstākļi”, jo šādi svešķermeņi uz skrejceļa ir risks, ko gaisa pārvadātājs nevar kontrolēt, un tātad ārējs notikums – pretēji dažu lidmašīnas detaļu priekšlaicīgam bojājumam, neraugoties uz regulāru apkopi.

14 Tomēr tā atsauca uz citu tiesu judikatūru, kurā spriests pretēji, it īpaši pēc 2014. gada 14. novembra rīkojuma *Siewert* (C-394/14, EU:C:2014:2377), proti, ka gaisakuģa riepas bojājums, ko izraisījis uz skrejceļa esošs svešķermenis, nav pielīdzināms sadursmei ar iekāpšanas trapu, kāda bija aplūkota šajā rīkojumā, bet gan drīzāk pielīdzināms sadursmei ar putniem, kas tika aplūkota 2017. gada 4. maija spriedumā *Pešková un Peška* (C-315/15, EU:C:2017:342). Šajā ziņā tā norāda, ka skrejceļa tīrīšana ir lidostas drošības jautājums, nevis gaisa pārvadātāja atbildība.

- 15 Tātad tā uzskata, ka ir nepieciešams vērsties Tiesā, norādot, ka tad, ja šajā lietā būtu piemērojama kvalifikācija “ārkārtēji apstākļi” Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē, tas nozīmētu, ka ir nepieciešams veikt papildu izmeklēšanu.
- 16 Šādos apstākļos *Landgericht Köln* (Ķelnes apgabaltiesa) nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādu prejudiciālu jautājumu:
- “Vai lidmašīnas riepas bojājums, ko izraisījusi uz skrejceļa esoša skrūve (svešķermeņa radīts bojājums), ir uzskatāms par “ārkārtējiem apstākļiem” [Regulas Nr. 261/2004] 5. panta 3. punkta izpratnē?”

Par prejudiciālo jautājumu

- 17 Ar savu jautājumu iesniedzējtiesa būtībā vaicā, vai Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkts, skatot to kopsakarā ar tās 14. apsvērumu, ir jāinterpretē tādējādi, ka gaisakuģa riepas bojājums, ko izraisījis tāds svešķermenis kā uz lidostas skrejceļa esošas atlūzas, ietilpst jēdzienā “ārkārtēji apstākļi” šīs tiesību normas izpratnē.
- 18 Ir jāatgādina, ka lidojuma atcelšanas vai ilgas, proti, trīs vai vairāk stundu ilgas, kavēšanās gadījumā Savienības likumdevējs ir paredzējis gaisa pārvadātājiem Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punktā paredzētos pienākumus pielāgot situācijai (skat. spriedumu, 2017. gada 4. maijs, *Pešková* un *Peška*, C-315/15, EU:C:2017:342, 19. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra).
- 19 Saskaņā ar šīs regulas 14. un 15. apsvērumu, kā arī 5. panta 3. punktu, kā tos interpretējusi Tiesa, gaisa pārvadātājs tādējādi ir atbrīvots no pienākuma izmaksāt kompensāciju pasažieriem atbilstoši Regulas Nr. 261/2004 7. pantam, ja tas var pierādīt, ka lidojuma atcelšanu vai kavēšanos, kas vienāda vai ilgāka par trim stundām, ir izraisījuši “ārkārtēji apstākļi”, no kuriem nevarētu izvairīties pat tad, ja tiktu veikti visi iespējamie pasākumi (skat. spriedumu, 2017. gada 4. maijs, *Pešková* un *Peška*, C-315/15, EU:C:2017:342, 20. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra), un ka šādu apstākļu gadījumā tas ir veicis situācijai atbilstošus pasākumus, izmantojot visus tā rīcībā esošos personāla vai materiālos un finanšu resursus, lai pēc iespējas izvairītos no attiecīgā lidojuma atcelšanas vai ilgas kavēšanās, un tomēr no tā netiek pieprasīts uzņemties attiecīgajā brīdī uzņēmuma spējām neatbilstošus upurus (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2017. gada 4. maijs, *Pešková* un *Peška*, C-315/15, EU:C:2017:342, 29., kā arī 34. punkts).
- 20 Saskaņā ar pastāvīgo judikatūru par “ārkārtējiem apstākļiem” Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē ir kvalificējami notikumi, kuri to rakstura vai iemesla dēļ nav raksturīgi attiecīgā gaisa pārvadātāja parastai darbībai un ir ārpus šī pārvadātāja faktiskās kontroles (šajā nozīmē skat. spriedumus, 2008. gada 22. decembris, *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, 23. punkts, kā arī 2017. gada 4. maijs, *Pešková* un *Peška*, C-315/15, EU:C:2017:342, 22. punkts), un šie abi nosacījumi ir kumulatīvi (spriedums, 2018. gada 17. aprīlis, *Krüsemann u.c.*, C-195/17, no C-197/17 līdz C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, no C-278/17 līdz C-286/17 un no C-290/17 līdz C-292/17, EU:C:2018:258, 34. punkts).
- 21 Attiecībā uz jautājumu, vai bojājums gaisakuģa riepā, kura ir nepieciešams tā darbības elements, var tikt kvalificēts par “ārkārtējiem apstākļiem” Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē, vispirms ir jākonstatē, ka dažu gaisakuģa detaļu priekšlaicīgs, pat pēkšņs, bojājums principā ir nesaraujami saistīts ar tā darbību (šajā nozīmē skat. spriedumus, 2015. gada 17. septembris, *van der Lans*, C-257/14, EU:C:2015:618, 41. un 42. punkts, kā arī 2017. gada 4. maijs, *Pešková* un *Peška*, C-315/15, EU:C:2017:342, 23. punkts).

- 22 Gaisa pārvadātāji regulāri sastopas ar šādiem bojājumiem, ņemot vērā īpašos apstākļus, kādos notiek gaisa pārvadājumi, un gaisakuģu tehniskās sarežģītības līmeni (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2008. gada 22. decembris, *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, 24. punkts; rīkojumu, 2014. gada 14. novembris, *Siewert*, C-394/14, EU:C:2014:2377, 19. punkts, kā arī spriedumu, 2015. gada 17. septembris, *van der Lans*, C-257/14, EU:C:2015:618, 37. un 42. punkts).
- 23 Šajā ziņā ir skaidrs, ka gaisakuģu riepas ir detaļas, kas pie pacelšanās un nolaišanās tiek pakļautas ļoti lielai slodzei un tādēļ pakļautas pastāvīgam bojājumu riskam, kas pamato īpaši stingras regulāras pārbaudes, kuras ir iekļautas gaisa transporta uzņēmumu darbības nosacījumos.
- 24 Ņemot to vērā, ja attiecīgā bojājuma vienīgais iemesls ir sadursme ar svešķermeni, gaisa pārvadātājam ir jāpierāda, ka šo bojājumu nevar uzskatīt par tādu, kas ir nesaraujami saistīts ar lidaparāta darbību.
- 25 Tas it īpaši attiecas uz gaisakuģa bojājumu, ko radījusi tā sadursme ar putnu (spriedums, 2017. gada 4. maijs, *Pešková un Peška*, C-315/15, EU:C:2017:342, 24. punkts), kā arī tādu kā pamatlietā – uz tāda svešķermeņa kā uz lidostas skrejceļa esošās atlūzas izraisītu riepas bojājumu.
- 26 Līdz ar to riepas bojājumu, kura vienīgais iemesls ir sadursme ar svešķermeni, kas atrodas uz lidostas skrejceļa, nevar uzskatīt par tādu, kas pēc savas būtības vai izcelsmes ir raksturīgs parastai attiecīgā gaisa pārvadātāja darbībai. Turklāt, ņemot vērā īpašo spiedienu, kam gaisa pārvadātājs pakļauts pacelšanās un nolaišanās darbību laikā un kas it īpaši ir saistīts ar ātrumu, kādā tiek veiktas šīs darbības, un lidmašīnā esošo pasažieru drošības prasībām, kā arī apstākli, ka skrejceļa uzturēšana nekādā ziņā neietilpst tā kompetencē, tam nav faktiskas kontroles pār minēto apstākli.
- 27 Līdz ar to šāds bojājums ir kvalificējams par “ārkārtēju apstākli” Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē.
- 28 Kā izriet no ģenerāladvokāta secinājumu 78. punkta, šāds secinājums atbilst Regulas Nr. 261/2004 mērķim nodrošināt lidmašīnu pasažieru augsta līmeņa aizsardzību, un tas, kā norādīts tās 1. apsvērumā, nozīmē, ka gaisa pārvadātāji nav jāstimulē atturēties veikt nepieciešamos pasākumus, savu lidojumu grafika saglabāšanu un punktualitāti nostādot augstāk par lidojumu drošību.
- 29 Šādu secinājumu nevar apšaubīt arī ar risinājumu, kāds tika panākts 2014. gada 14. novembra rīkojumā *Siewert* (C-394/14, EU:C:2014:2377), kurā Tiesa nosprieda, ka lidostas pārvietojamā iekāpšanas trapa sadursme ar lidmašīnu nevar tikt kvalificēta kā “ārkārtējs apstāklis” Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē.
- 30 Šāda ierīce ir obligāti izmantojama pasažieru gaisa pārvadāšanas kontekstā, ļaujot tiem iekāpt un izkāpt no lidmašīnas (rīkojums, 2014. gada 14. novembris, *Siewert*, C-394/14, EU:C:2014:2377, 19. punkts), un šādu iekārtu novietošana vietā parasti tiek veikta sadarbībā ar attiecīgo lidmašīnu apkalpi. Tātad minēto apstākli nevar uzskatīt ne par tādu, kas neietilpst attiecīgā gaisa pārvadātāja parastajā darbībā, ne arī par tādu, kas nav tā faktiskajā kontrolē.
- 31 Līdz ar to, kā atgādināts šī sprieduma 19. punktā, “ārkārtēju apstākļu” gadījumā gaisa pārvadātājs ir atbrīvots no pienākuma izmaksāt pasažieriem kompensāciju atbilstoši Regulas Nr. 261/2004 7. pantam tikai tad, ja gaisa pārvadātājs var pierādīt, ka tas ir veicis visus situācijai atbilstošus pasākumus, izmantojot visus tā rīcībā esošos personāla vai materiālos un finanšu līdzekļus, lai izvairītos no tā, ka šī situācija rada attiecīgā lidojuma atcelšanu vai ilgu kavēšanos, taču nepieprasot, lai tas uzņemtos attiecīgajā brīdī uzņēmuma spējām neatbilstošus upurus.
- 32 Šajā ziņā tiesas sēdē tika noskaidrots, ka gaisakuģa riepām tiek veikta regulāra apkope un tās tiek nomainītas standarta procedūrās, kuru ietvaros gaisa pārvadātājiem lidostās, kuras tie apkalpo, tostarp lidostās, kurās tiem nav galvenās bāzes, ir noslēgti riepu nomaiņas līgumi ar gaisa satiksmes apkalpes sabiedrībām, kuras tiem nodrošina prioritāru minēto riepu nomaiņu.

- 33 Līdz ar to tādā situācijā kā pamatlietā attiecīgajam gaisa pārvadātājam ir jāpierāda, ka tas ir izmantojis visu tā rīcībā esošo personālu vai materiālus un finanšu līdzekļus, lai novērstu, ka riepas, kurā bojājumu izraisījis uz skrejceļa esošs svešķermenis, maiņa radīs attiecīgā lidojuma ilgu kavēšanos, un tas ir jāpārbauda iesniedzējtiesai.
- 34 Šādos apstākļos uz jautājumu ir jāatbild, ka Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkts, skatot to kopsakarā ar tās 14. apsvērumu, ir jāinterpretē tādējādi, ka gaisakuģa riepas bojājums, ko izraisījis tāds svešķermenis kā uz lidostas skrejceļa esošās atlūzas, ietilpst jēdzienā “ārkārtēji apstākļi” šīs tiesību normas izpratnē.

Tomēr, lai varētu tikt piemērots atbrīvojums no pienākuma izmaksāt pasažieriem Regulas Nr. 261/2004 7. pantā paredzēto kompensāciju, gaisa pārvadātājam, kura lidojuma ilgo kavēšanos izraisījuši šādi “ārkārtēji apstākļi”, ir jāpierāda, ka tas ir izmantojis visu tā rīcībā esošo personālu vai materiālus un finanšu līdzekļus, lai novērstu to, ka riepas, kurā bojājumu radījis uz skrejceļa esošs svešķermenis, maiņa rada minēto attiecīgā lidojuma ilgo kavēšanos.

Par tiesāšanās izdevumiem

- 35 Attiecībā uz pamatlietas pusēm šī tiesvedība ir stadija procesā, kuru izskata iesniedzējtiesa, un tā lemj par tiesāšanās izdevumiem. Izdevumi, kas radušies, iesniedzot apsvērumus Tiesai, un kas nav minēto pušu izdevumi, nav atlīdzināmi.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (trešā palāta) nospriež:

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, 5. panta 3. punkts, lasot kopā ar tās 14. apsvērumu, ir jāinterpretē tādējādi, ka gaisakuģa riepas bojājums, ko izraisījis tāds svešķermenis kā uz lidostas skrejceļa esošās atlūzas, ietilpst jēdzienā “ārkārtēji apstākļi” šīs tiesību normas izpratnē.

Tomēr, lai varētu tikt piemērots atbrīvojums no pienākuma izmaksāt pasažieriem Regulas Nr. 261/2004 7. pantā paredzēto kompensāciju, gaisa pārvadātājam, kura lidojuma ilgo kavēšanos izraisījuši šādi “ārkārtēji apstākļi”, ir jāpierāda, ka tas ir izmantojis visu tā rīcībā esošo personālu vai materiālus un finanšu līdzekļus, lai novērstu to, ka riepas, kurā bojājumu izraisījis uz skrejceļa esošs svešķermenis, maiņa rada minēto attiecīgā lidojuma ilgo kavēšanos.

[Paraksti]